UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

LA GRÈVE DES CHEMINOTS

D'OCTOBRE 1910

et les Enseignements à en tirer

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 10 novembre 1913, à 3 heures du soir

PAR

RENÉ LEGAL

MM.

Jury { GIDEL, *professeur* ;
BONNARD (ROGER), *agrégé* ;
DE LA MORANDIÈRE, *agrégé*.

NANTES
Imprimerie A. DUGAS, 5, quai Cassard

1913

UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

LA GRÈVE DES CHEMINOTS

D'OCTOBRE 1910

et les Enseignements à en tirer

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Lundi 10 novembre 1913, à 3 heures du soir

PAR

RENÉ LEGAL

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

MM.

Jury { GIDEL, *professeur* ;
BONNARD (ROGER), *agrégé* ;
DE LA MORANDIÈRE, *agrégé*.

NANTES
Imprimerie A. DUGAS, 5, quai Cassard

1913

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages divers

ALIBERT. — Des syndicats, associations et coalitions de fonctionnaires. Thèse, Paris 1909.

BERTHELEMY. — Traité de droit administratif, 6e édition, 1910.

BONNARD. — La répression disciplinaire. Thèse, Bordeaux 1903.

BUSQUET. — Les fonctionnaires et la lutte pour le droit. La question des statuts. Lyon, 1911.

CAHEN (Georges). — Les fonctionnaires, Paris 1911.

CHARDON (Henri). — Le pouvoir administratif, Paris 1911.

CLUNET. — Les associations, Paris 1909.

COUDER. — Conditions des chemins de fer en temps de paix. Thèse, Nancy 1908.

DESVEAUX. — Coalitions dans le personnel des chemins de fer. Thèse, Paris 1899.

DEMARTIAL. — Le statut des fonctionnaires.

DOMINGUEZ. — Situation matérielle et condition juridique des employés de chemins de fer du réseau de l'Etat. Thèse, Rennes 1907.

DE SEILHAC. — La grève des cheminots, 1910.

DUFOUR. — Traité de droit administratif, 3e édition.

DUGUIT. — Traité de droit constitutionnel, Paris 1911. — Le droit social, le droit individuel et les transformations de l'Etat, 2e édition, Paris 1911.

FLISE. — De la grève dans les services publics. Thèse, Nancy 1912.

GERMAIN. — Le droit de syndicat et le droit de grève des fonctionnaires publics. Thèse, Paris 1907.

GEORGIN. — L'avancement dans les fonctions publiques, son organisation, ses garanties (Contribution à l'étude du statut des fonctionnaires), Paris 1912.

GIDE (Charles). — Le droit de grève, Paris 1909.

HARMIGNIE (Pierre). — L'Etat et ses agents. Etude sur le syndicalisme administratif.

HAURIOU. — Précis de droit administratif et de droit public.

HOFFMANN. — La grève dans les services publics et les industries nécessaires. Thèse, Paris 1912.

JÈZE. — Eléments de droit public et administratif.

LAMÉ-FLEURY. — Code annoté des chemins de fer en exploitation, Paris 1872.

LEROY (Maxime). — Syndicats et services publics, Paris 1909. — Les transformations de la puissance publique, Paris 1907.

LEROY-BEAULIEU. — L'Etat moderne et ses fonctions.

LE GROM DE MARET. — Du statut des fonctionnaires dans ses rapports avec les droits de syndicat et de grève. Thèse, Paris 1909-1910.

MACAIGNE. — Le fonctionnarisme et les syndicats de fonctionnaires. Thèse, Paris 1907.

MOREAU. — Le règlement administratif. Office du travail. Les associations professionnelles, Paris 1904, tome IV.

PIC. — Législation industrielle, Paris 1909, 3e édition.

PLANQUES. — Les grèves et coalitions dans le personnel des chemins de fer. Thèse, Toulouse 1911.

RABANY. — Commentaires de la loi du 25 mars 1905 sur le recrutement de l'armée.

ROUCHY. — Les grèves dans les chemins de fer. Thèse, Paris 1912.

WERTHEIMER. — Les syndicats de fonctionnaires. Thèse, Paris 1907.

Articles de Revues

BARTHELEMY. — Des associations illicites. Revue de droit public, 1907, p. 697.

BEAUBOIS. — Les employés de l'Etat et le socialisme ouvrier. Mouvement social, avril 1905, p. 429.

BERTHELEMY. — Le droit de grève et les fonctions publiques. Grande Revue, 25 juillet 1908.

— La crise du fonctionnarisme. Questions pratiques de législation ouvrière. Journal des Economistes, juin 1906, p. 164.

— Les syndicats de fonctionnaires. Revue de Paris, 15 février 1906, p. 890.

— La grève et la loi. Le Matin, 8 novembre 1910. L'Etat et ses fonctionnaires, L'Opinion, 15 mai 1909.

BELLOC (Hilaire). — The English railway strike. Le Mouvement social, novembre 1911, p. 987.

BERTHOD. — Les syndicats de fonctionnaires et l'organisation de la démocratie. Revue politique et parlementaire, mars 1906, p. 413.

BERTIN. — La conciliation et l'arbitrage dans les chemins de fer anglais. Revue politique et parlementaire, 10 mars 1912, p. 530.

BONNARD (Roger). — La crise du fonctionnarisme. Revue de droit public, 1907, p. 481.

BONCOUR (Paul). — Les syndicats de fonctionnaires devant le Parlement. Revue socialiste, janvier 1906, p. 6.

BULLETIN DE L'OFFICE DU TRAVAIL, janvier, février, mars 1912. — Les difficultés entre les Compagnies de chemins de fer et leur personnel depuis 1906.

CAHEN (Georges). — Les associations et les fédérations de fonctionnaires. Revue bleue, 22 juillet 1905, p. 119.

CHAIGNE. — Statut et droit d'association des fonctionnaires. Revue de droit public, 1905, p. 595.

COLSON. — De la nature du droit de grève. Journal des Economistes, 22 mai 1909, p. 765.

Cretin. — Les cheminots ont-ils le droit de grève ? Revue politique et parlementaire, juillet 1911, p. 65.

Courcelle-Seneuil. — De la nature du droit de grève. Journal des Economistes, 22 mai 1909, p. 765.

Demartial. — Les employés de l'Etat et les syndicats professionnels. Revue politique et parlementaire, mars 1903, p. 515.

— De l'opportunité d'une loi sur l'état des fonctionnaires. Revue de droit public, 1907, p. 5.

— Esquisse d'une loi sur l'état des fonctionnaires. Revue de droit public, 1907, p. 228.

Duguit. — De la situation des particuliers à l'égard des services publics. Revue de droit public, 1907, p. 415.

Faure (Fernand). — Les syndicats de fonctionnaires. Revue politique et parlementaire, mars 1906.

— Le statut des fonctionnaires. Revue politique et parlementaire, 10 décembre 1907, p. 583.

— Le statut des agents de chemins de fer et le réglement pacifique des différends collectifs. Revue politique et parlementaire, février 1911, p. 242.

Ferneuil. — La conférence de M. Millerand sur les conflits sociaux et l'arbitrage. Revue politique et parlementaire. 10 mai 1911, p. 231.

— La réglementation des grèves et la revision de la loi de 1884. Revue politique et parlementaire, 10 janvier 1911, p. 8.

Frédéric-Passy. — De la nature du droit de grève. Journal des Economistes, 22 mai 1909, p. 765 .

Garçon. — Discussion sur les Syndicats de fonctionnaires. Revue pénitentiaire, 1906, p. 855.

Gervais. — Si la grève générale avait éclaté. Le Matin, 2 novembre 1910.

Guérard. — Le mouvement dans les chemins de fer. Revue socialiste, juillet 1910, p. 67.

Guyot (Yves). — Professions et actes incompatibles avec le droit de grève. Journal des Economistes, octobre 1910, p. 184.

Guyot (Yves). — Le droit de grève et la grève des chemins de fer. Journal des Economistes, novembre 1910, p. 494.

— Les grèves des chemins de fer en Grande-Bretagne. Journal des Economistes, septembre 1911, p. 352.

— Les complices des grévistes et leur irresponsabilité. Journal des Economistes, 29 novembre 1910, p. 494.

— Les projets de loi du Gouvernement et la grève des cheminots. Journal des Economistes, 3 décembre 1910, p. 492.

Jèze. — Conséquence d'une grève de fonctionnaires sur leur situation juridique. Revue de droit public, 1909, p. 494.

Larnaude. — Discussion sur les syndicats de fonctionnaires. Revue pénitentiaire, 1906, p. 839.

Leroy-Beaulieu. — Les groupements de défense sociale. Economiste français, 19 novembre 1910. p. 755.

— Des armes ! Des armes ! Gouvernement et Compagnies. Economiste français, 29 avril 1911, p. 613.

— Ancien et nouveau ministère. Economiste français, 1er juillet 1911, p. 2.

— Les faiblesses organiques de l'Etat moderne. Economiste français, 15 mai 1909.

— Les grèves britanniques. Les enseignements. Economiste français, 2 septembre 1911, p. 537.

— Les fonctionnaires et employés des services d'utilité publique. Associations. Grèves. Statut. Economiste français, 22 mai 1909, p. 757.

— La crise sociale. Les mesures. Economiste français, 29 octobre 1910, p. 633.

— L'éventualité un jour ou l'autre d'une révolution syndicaliste. Economiste français, 22 octobre 1910, p. 593.

Levasseur. — De la nature du droit de grève. Journal des Economistes, 22 mai 1909, p. 765.

Limousin. — De la nature du droit de grève. Journal des Economistes, 22 mai 1909, p. 765.

Maginot. — Le statut des fonctionnaires. Le Journal, 24 février 1911.

— Les fonctionnaires et le droit d'association. Le Journal, 31 mars 1911.

Millerand. — Rapport sur le projet de loi du statut des employés de chemins de fer d'intérêt général, et le règlement pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents. Séance du 13 novembre 1911. Journal Officiel, annexe, n° 1325.

Piot. — Les griefs des cheminots. Mouvement social, janvier 1911, p. 3.

Rolland. — Les deux grèves des postes et le droit public. Revue de droit public, 1909, p. 287.

— La grève des agents d'un service public concédé. Revue de droit public, 1910, p. 504.

— La grève des cheminots et les moyens employés pour y mettre fin. Revue de droit public, 1910, p. 740.

— Le projet de loi sur les associations de fonctionnaires. Revue de droit public, 1907, p. 251.

— Les projets du Gouvernement relatifs aux grèves dans le service public des chemins de fer. Revue de droit public, 1911, p. 99.

— La réaction contre les abus du favoritisme. Revue de droit public, 1911, p. 571.

Salun. — Essais sur l'organisation des fonctionnaires civils. Revue politique et parlementaire, janvier 1908, p. 140.

Souchon. — De la nature du droit de grève. Journal des Economistes, 22 mai 1909, p. 765.

Thureau. — Les délégués élus du personnel des chemins de fer en France et en Allemagne. Revue politique et parlementaire, septembre 1912, p. 461.

— Le statut du personnel des chemins de fer de l'État. Revue politique et parlementaire, décembre 1912, p. 449.

Nous avons consulté en outre les années 1910, 1911, 1912, 1913 des périodiques suivants : *L'Humanité, Le Matin, Le Temps, Le Journal des Débats, La Tribune de la Voie ferrée, Le Journal Officiel.*

INTRODUCTION

Fréquentes à notre époque, les grèves ont fini par atteindre le domaine tout particulier de nos grands services publics et par prendre un caractère véritablement inquiétant par suite des actes de violence et de sauvagerie qui ne manquent jamais actuellement de les accompagner.

En 1907, la grève des électriciens plongea la capitale dans l'obscurité la plus complète, au risque de compromettre la sécurité du public. Le souvenir des deux grèves des Postes (1) et de celle des chemins de fer du Sud était à peine effacé que la grève des cheminots de 1910 est venue à son tour jeter le trouble dans notre vie économique et mettre en danger la sécurité de toute la nation.

« Le temps de paix, a déclaré M. Trarieux au Sénat, quelle est sa durée ? Personne ne peut le dire : il peut être interrompu à tout instant. A tout instant, un conflit peut éclater et du jour au lendemain la guerre peut être déclarée. Or, que le coup de foudre d'une déclaration de guerre vienne à éclater en pleine grève — peut-être aura-t-il choisi pour éclater ce moment favorable — ce jour, dis-je, où en serons-nous ? Le patriotisme de nos ouvriers les arracherait sans doute immé-

(1) Voir *Revue de Droit public* 1909, p. 287. Louis Rolland. Les deux grèves des Postes.

diatement aux sollicitations révolutionnaires des meneurs habituels de la grève ; sans doute, ils s'empresseraient tous de regagner le bercail, mais combien de temps faudrait-il à chacun pour regagner son poste ?... Et cependant, il n'y aurait pas à perdre une heure, car une heure, peut-être, c'est la défaite et la défaite, c'est l'écrasement du pays. » (1)

La patrie en danger, voilà bien, en effet, le désastre auquel cette grève des cheminots nous a exposé.

Sans réussir à être générale, elle a suscité d'autre part, par sympathie, des grèves partielles d'électriciens, d'employés de tramways, de maçons, voire même de pharmaciens. Si elle s'était généralisée, si sa contagion avait gagné tous les réseaux, si la grève, en un mot, était devenue générale, les œufs de Normandie, le lait dont dépend l'existence fragile des tout petits et tout ce qui est nécessaire à l'alimentation quotidienne de la capitale aurait manqué. C'était Paris livré à la misère et à la faim, tandis que sur les quais des ports et des gares, les marchandises accumulées en tas se seraient détériorées, auraient pourri. (2)

La grève des cheminots à laquelle a participé le syndicat des chemins de fer, qui s'intitule, « comme par dérision, syndicat national », (3) s'est ouverte avec violence au mépris de l'intérêt général. Des actes criminels de toutes sortes ont été commis, des pertes immenses ont été subies ; le commerçant, l'industriel, tout le monde en a souffert.

(1) *Journal Officiel.* Débats parlementaires, Sénat, séance 3 février 1896, p. 56.

(2) *Le Matin*, 2 novembre 1910. Voir article de M. le Sénateur Gervais : Si la Grève générale avait éclaté.

(3) *Journal des Débats*, 13 octobre 1910. — La Grève révolutionnaire.

Le caractère révolutionnaire du mouvement a éclaté à tous les yeux. (1) Le public a compris que nous traversions une crise décisive et tout le monde a senti l'importance du danger menaçant.

N'était-ce pas, en effet, comme l'a dit M. Leroy-Beaulieu, « une répétition de l'assaut syndicaliste contre la société ? » (2)

Grâce à l'énergie de M. Briand, qu'ont louée le Parlement et l'opinion publique, la mobilisation est venue écarter le désastre. Elle a brisé la grève, elle a fait triompher la cause de l'ordre sur celle de l'anarchie et la vie du pays, momentanément interrompue, a pu reprendre, cette fois encore, son cours normal.

A la suite de la grève, des projets organisant une procédure de conciliation et d'arbitrage et interdisant la grève pour le personnel des chemins de fer ont été déposés à la Chambre. A supposer cette législation nouvelle adoptée, venant s'ajouter à la législation existante et à celle de la mobilisation, est-ce à dire que ces mesures seraient suffisantes pour prévenir le retour de semblables événements ?

La grève des cheminots donne véritablement à réfléchir.

A côté des grands services publics, tels que les Postes et les transports, ceux de l'eau, du gaz, de l'électricité, en un mot tous les services publics quels qu'ils soient, gérés directement ou indirectement par l'Etat, intéressent également toute la société. Ils sont créés pour elle, ils répondent à ses besoins es-

(1) Lire la Grève et l'opinion, *Journal des Débats*, 15 octobre 1910.

(2) Leroy-Beaulieu : L'éventualité un jour ou l'autre d'une révolution syndicaliste. *L'Economiste Français*, 22 octobre 1910, p. 593-594 et suivantes.

essentiels ; la grève, pour cette raison, ne doit pouvoir venir les interrompre.

Il s'agit donc d'envisager l'état de chose actuel et de prendre courageusement les mesures nécessaires.

Cheminots, postiers, instituteurs chargés de l'éducation de la jeunesse, et tout le personnel des grands services publics sont actuellement organisés. Ils forment, nous dit M. Leroy-Beaulieu, « à côté du gouvernement, des groupements disciplinés, décidés à agir sur l'ordre de leurs chefs ». (1)

Ils ont comme programme « l'élévation de tous les salaires, l'abaissement de l'âge de la retraite, la réduction de toutes les journées de travail, la restriction des pouvoirs de tous les chefs et contremaîtres industriels ».

Tous affichent des idées d'indépendance et de révolte, tous cherchent à s'associer, à revendiquer le droit au syndicat pour se ranger ensuite sous la bannière de la C. G. T. et entrer en lutte ouverte contre l'Etat lui-même, contre la société, dans le but de s'approprier le service qu'ils exploitent dans l'intérêt de la collectivité.

« Des hommes investis de fonctions publiques et rémunérés de leur traitement en vertu de la loi déclarent qu'ils n'admettront pas le principe même de la loi pour le règlement de leur condition. Des agents de l'Etat, des fonctionnaires se tournent aujourd'hui contre ceux qu'ils représentent, contre la loi et contre l'Etat, qui sont leur raison d'être. » (2)

(1) Leroy-Beaulieu. L'*Economiste français*, 22 octobre 1910, article cité.

(2) Le Syndicalisme dans les fonctions publiques et le retour au Moyen Age. A. Lefas, *Revue Politique et Parlementaire*, décembre 1912, p. 420.

Voilà, en effet, le spectacle auquel nous assistons, aussi n'hésitons-nous pas, pour notre part, à déclarer cette situation absolument inadmissible.

Il est grand temps, pensons-nous, de se décider à réagir contre l'esprit syndicaliste du moment et à mettre enfin un terme aux propagandes scandaleuses de la C. G. T., lesquelles de plus en plus hardies, sont pour beaucoup la cause des désordres actuels.

Si les pouvoirs publics qui assument la lourde responsabilité de gouverner manquent d'énergie et de fermeté, partageant les mêmes inquiétudes que M. Leroy-Beaulieu, nous croyons devoir demander avec lui : « Est-il chimérique de penser qu'un jour une grève des cheminots, au lieu de se borner aux réseaux du Nord et de l'Ouest-Etat et de durer huit à dix jours, pourrait s'étendre à tous les réseaux et avoir une durée plus prolongée ?

« Est-il chimérique de penser qu'elle coïnciderait peut-être avec une grève des postiers et télégraphistes ; est-il chimérique de penser que les électriciens, employés d'autres services publics et d'autres corps d'état qui ont fait tant de suspensions de travail dans ces derniers temps, se joindraient, eux aussi, à ce mouvement concerté ?

« Est-il chimérique de penser que la Confédération générale du Travail, dont le prestige grandit sans cesse, continuera ses propagandes et ses préparatifs de mobilisation ?

« Est-il chimérique, enfin, de craindre que quelques-unes des escouades de soldats, de bons et loyaux soldats, qu'on met en face des grévistes en leur imposant souvent une attitude humiliante, ceux-là se lasseront et se laisseront entamer

par des doctrines que le monde officiel a tant contribué à répandre depuis 12 ans? ». (1)

Qui nous dit en effet, comme le fait remarquer M. Leroy-Beaulieu, qu'au jour d'une nouvelle attaque, laquelle, selon toute probabilité, ne pourrait manquer de se produire si nous n'y prenons garde, « tous les éléments d'ordre ne seraient submergés et qu'une nouvelle Commune, comme celle de 1871, s'appuyant sur des forces plus cohérentes et plus disciplinées, ne s'établirait par le concours des grands syndicats : cheminots, postiers, corps de métiers divers, peut-être même instituteurs, et le personnel inférieur des grandes administrations publiques ».

Au lieu de se dire qu'une chose semblable n'arrivera pas, au lieu de s'abandonner au courant, au risque d'être entraîné plus loin qu'on ne le voudrait, au lieu de s'endormir et de ne rien faire, ne serait-il pas plus prudent, au contraire, d'y réfléchir et plus courageux de lutter ?

Les intérêts de la nation demandent à être protégés. Les services publics ne peuvent tomber à la merci de quelques meneurs : « les nations modernes n'ont pas supprimé toutes les autocraties politiques pour tomber sous le joug de deux ou trois individus dans chaque service public ». (2) Il est inad-

(1) *Economiste Français*, 22 octobre 1910, p. 594, article de M. Leroy-Beaulieu déjà cité.

Les derniers incidents militaires de Toul, Belfort, Rodez, Orléans, etc., ne viennent-ils pas malheureusement justifier ces craintes ?

Sur ces incidents voir *Le Journal*, *Le Matin*, *Les Débats*, 21 mai 1913 et jours suivants.

(2) Leroy-Beaulieu : Les fonctionnaires et employés de Services publics. *Economiste Français*, 22 mai 1909, p. 757. — Voir : La crise sociale et les mesures nécessaires, *Economiste Français*, 29 octobre 1910, p. 633.

missible, pensons-nous, de laisser le citoyen Toffin arrêter les chemins de fer et Pataud priver à son gré Paris de lumière.

Les services publics, il faut se pénétrer de cette idée, sont organisés en vue de l'intérêt général ; « ils sont gérés par quelques-uns, mais l'intérêt de quelques-uns, si respectable qu'il soit, doit s'incliner devant l'intérêt de tous ».

L'eau, la lumière, les transports sont aujourd'hui mis à notre disposition par des services administratifs. Ils ont été socialisés afin de pourvoir à nos besoins, leur interruption ne peut dès lors se concevoir.

L'idée de service public implique celle de continuité dans le service. Les gouvernants ont pris la direction du service pour en assurer le meilleur fonctionnement possible, pour en prévenir précisément l'interruption, et puisque, suivant l'expression de M. Berthelemy, l'arrêt simultané de quelques-uns de nos services publics prendrait les proportions d'un « cataclysme national », il faut que ce cataclysme soit impossible, il faut que le pays en soit totalement à l'abri. (1)

Les textes actuels, prétend-on, ne permettent pas de réprimer efficacement les grèves des services publics. Les lois actuelles sur les syndicats et les associations permettent de discuter la question de savoir quels sont ceux qui peuvent s'en prévaloir ou non. Puisqu'il s'agit de faire œuvre de défense sociale, pourquoi ne pas déclarer par un texte formel et précis l'interdiction de faire grève à tous les agents des services publics quels qu'ils soient.

Pourquoi ne pas édicter des sanctions d'amende, de prison

(1) Discours de M. Berthelemy au banquet de la Fédération des Industriels et Commerçants de France, rapporté au *Journal des Débats*, 23 octobre 1910.

et la révocation avec perte des avantages de la place contre les agents qui prendraient part à semblable mouvement et punir également de peines sévères tous ceux qui y exhorteraient.

Il importe, croyons-nous, de bien préciser unefois pour toutes que les individus qui collaborent à une fonction publique, dont l'utilité répond à un besoin collectif et a été reconnue de cette importance par l'Etat, se distinguent très nettement des ouvriers de l'industrie privée.

A l'employé de l'industrie privée dont l'intérêt particulier s'oppose à l'intérêt particulier d'un patron, nous reconnaissons le droit au syndicat pour la défense de ses intérêts professionnels. Nous désirons même, dans le domaine de la libre concurrence, une organisation syndicale aussi large que possible, comprenant pour le syndicat la liberté de posséder, d'avoir un patrimoine et de l'administrer, à seule fin que sa responsabilité ne soit plus illusoire et qu'au cas de faute de sa part, il puisse de ses deniers payer la réparation du préjudice qu'il peut avoir occasionné. Nous espérons que cette mesure modifierait efficacement l'esprit actuel des syndicats de l'industrie privée.

En ce qui concerne les individus qui coopèrent à un service public, il faut se rendre compte qu'ils coopèrent à un service dont l'utilité répond à un besoin de la collectivité. L'intérêt de ces agents est opposé non plus à un intérêt particulier, mais à l'intérêt social, à celui de la nation entière. Ces agents coopèrent à l'œuvre du gouvernement, ils ont le devoir comme les dirigeants de faire fonctionner le service; ils ne peuvent avoir la prétention ni les moyens de l'arrêter. Leur contrat, du reste, est toujours dominé par la loi organisatrice du service; il ne leur appartient pas de la discuter.

Bénéficiant de nombreux privilèges, tels que permanence de la fonction et retraite, ce n'est pas trop de leur demander en échange que de renoncer à la grève et au droit syndical ; libre à eux d'accepter ou de refuser les avantages de la fonction avec l'obligation de faire fonctionner le service sans interruption et de renoncer au droit syndical.

La réforme que nous leur offrons, celle à laquelle nous reconnaissons qu'ils peuvent prétendre et que nos gouvernants ont le devoir de leur donner — c'est un statut — pour les mettre à l'abri de l'arbitraire et du favoritisme.

Proclamer l'interdiction de la grève dans les services publics, dissoudre la Confédération générale du travail, (1) reviser les lois des syndicats et des associations pour les ramener à l'esprit dont ils n'auraient jamais dû s'écarter, rappeler à leur devoir et à leurs obligations tous les fonctionnaires et employés de services publics quels qu'ils soient, leur donner à tous un statut, voilà les enseignements que nous croyons bons de rappeler à la suite de la grève des cheminots.

Après avoir fait préalablement connaître les groupements et la situation matérielle des cheminots et rappelé brièvement les grèves qui ont précédé celle de 1910, nous nous proposons dans notre ouvrage, de retracer aussi complète que possible, l'historique de cette grève terrifiante.

Nous verrons ensuite les débats à la Chambre qui ont eu lieu sur la grève elle-même et ceux qui viennent seulement de prendre fin sur la réintégration des révoqués. Ces derniers feront voir l'attitude différente des Compagnies et du Gou-

(1) L'Œuvre nécessaire de défense sociale, Leroy-Beaulieu, *Economiste Français*, 5 novembre 1910, p. 669.

vernement, en présence de l'acharnement que mirent certains groupes parlementaires à vouloir forcer le Gouvernement à imposer aux Compagnies la réintégration des révoqués, au risque de compromettre toute la discipline du service.

Après avoir étudié la législation actuelle applicable aux cheminots et la légalité des mesures prises au cours de la grève, nous examinerons la marche de la conciliation et de l'arbitrage obligatoire pour solutionner les conflits et les projets Briand déposés à la Chambre dans cet ordre d'idées pour le personnel des chemins de fer.

Enfin pour achever notre étude, nous nous efforcerons de faire œuvre de généralisation.

Nous rappellerons la notion et le but des services publics et nous serons ainsi amené à constater l'incompatibilité qui existe entre la grève et le service public.

Nous montrerons la nécessité qu'il y a de reviser actuellement la loi des Syndicats et de doter d'un statut tout le personnel des services publics.

Notre hostilité aux syndicats, pour ces agents, sera peut être jugée réactionnaire. Nous prions ceux qui seraient tentés de nous le reprocher de méditer cette parole de M. Rouvier :

« En toute réaction, ah ! messieurs, je souhaite que le cours des événements fasse que ce ne soit pas ceux qui veulent pousser la liberté jusqu'au point où elle côtoie l'anarchie, qui en soient les véritables fauteurs. » (1)

A un pareil reproche, si toutefois il nous était adressé,

(1) *Journal Officiel*, Chambre des Députés, Débats parlementaires, séance du 7 novembre 1905.

nous n'hésiterions pas à répondre par la même déclaration que celle de M. Barthou :

« Si la réaction se confond avec la défense de l'ordre public et de la loi, je vous concède que je suis réactionnaire. » (1)

(1) Discours de M. Barthou, séance de la Chambre du 4 juillet 1913.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

Groupements professionnels des agents de chemins de fer. — Situation matérielle des cheminots. — Grèves antérieures à celle d'octobre 1910.

Avant d'aborder l'étude de la grève d'octobre 1910, il nous paraît indispensable de faire connaître, dans ce chapitre préliminaire, les syndicats professionnels auxquels sont affiliés les employés de chemins de fer, de montrer quelle était alors la situation matérielle des cheminots et de rappeler brièvement les mouvements grévistes qui ont précédé cette dernière grève.

A côté des groupements s'occupant des intérêts professionnels des employés de chemins de fer existent des sociétés de secours mutuels ayant pour but de donner des secours à leurs membres et organisant des pensions de retraite pour eux, leurs veuves et leurs orphelins. Il faut citer parmi les principales : la Société de Secours Mutuels et de Prévoyance des ouvriers et employés non commissionnés du réseau de l'Etat (1) ; l'Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer (2) ; la Société d'employés et ouvriers des chemins de fer de l'Orléans (3) ; la Protection mutuelle (4) ; la Société de

(1) Voir Dominguez. — De la situation matérielle et de la condition juridique des employés de chemins de fer du réseau de l'Etat. *Thèse*, Rennes 1907, p. 118 et suivantes.
Société fondée en 1879 avec le concours de l'Administration des chemins de fer de l'Etat.
(2) Société fondée le 17 juin 1880 et autorisée le 10 novembre 1880 (Voir Dominguez, p. 190 et suivantes).
(3) Société approuvée le 12 mai 1845.
(4) Société fondée en 1883, reconstituée en 1886.

secours à la vieillesse des deux sexes, en faveur des agents et ouvriers de la voie Paris-Lyon-Méditerranée (1).

Dans la section qui va suivre, nous allons nous occuper uniquement des organisations créées dans le but de poursuivre spécialement la défense des intérêts professionnels des employés de chemins de fer.

Section I

Les groupements professionnels des agents de chemins de fer

A) *Société fraternelle des Mécaniciens français*

La première société d'agents de chemins de fer fut la Société fraternelle des Mécaniciens français. Elle fut fondée en 1848, dans le but d'obtenir des Compagnies qu'elles prennent à leur service des mécaniciens français à la place des mécaniciens anglais qu'elles occupaient à cette époque.

Il y a lieu de croire que cette société disparut lors des journées de juin 1848. (2)

B) *Syndicat professionnel des Employés de chemins de fer*

La loi du 21 mars 1884 venait d'être promulguée lorsque se fonda, le 18 avril de la même année, le syndicat professionnel des employés de chemins de fer et industries similaires. Il eut comme président M. Petit, d'où son appellation courante de « syndicat Petit ».

MM. Emile Brousse, Delattre, Floquet, Leporché et d'autres parlementaires qui contribuèrent à la formation de ce syndicat composèrent le comité de défense et d'étude prévu par les statuts publiés dans le journal *La Voie ferrée.*

(1) Société approuvée le 19 avril 1877.

(2) Les Associations professionnelles ouvrières, industries du bâtiment, transports, industries diverses, t. IV, p. 473. Publication de l'*Office du Travail*, Imprimerie Nationale, 1904.

La Locomotive, organe du syndicat, parut pour la première fois le 15 juin 1884.

Dès la formation de ce syndicat, de graves dissidents se produisirent parmi les dirigeants.

Quelques-uns auraient voulu créer une société ayant pour but l'entreprise de travaux d'études, de construction et d'exploitation intéressant directement l'industrie des transports et généralement tous les travaux s'y rattachant, mais la majorité des membres du syndicat s'opposa énergiquement à ce projet qui fut définitivement abandonné.

En janvier 1909, le syndicat comprenait environ 14.000 membres et était divisé en 72 sections.

Les assemblées tenues chaque année votent les revendications à présenter aux Compagnies. (1)

C) *Fédération générale française professionnelle des Mécaniciens, Chauffeurs, Electriciens, des chemins de fer et de l'industrie.*

Ce syndicat a été fondé le 7 mars 1885 par M. Guimbert, sous le nom de « Syndicat général professionnel des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs de machines à vapeur de France et d'Algérie ».

Lors de sa formation, il ne comprenait que des mécaniciens et chauffeurs de l'industrie privée, mais les mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer ne tardèrent pas à s'y affilier en très grand nombre.

M. Guérard, secrétaire général de la Chambre syndicale des employés et ouvriers des chemins de fer, tenta en vain de séparer les mécaniciens et chauffeurs des chemins de fer de ceux de l'industrie. Ceux-ci restèrent tous unis dans le même groupement qui prit, en 1904, le nom de « Fédération générale française professionnelle des mécaniciens, chauffeurs, électriciens des chemins de fer et de l'industrie ».

(1) *Sur les travaux des Assemblées générales de* 1901 *à* 1907. Voir Dominguez, ouvrage cité, p. 203 et suivantes.
Consulter sur ce Syndicat : *Les Associations professionnelles ouvrières*, t. IV, p. 471 et suivantes, ouvrage déjà cité. Imprimerie Nationale, 1904 (publié par l'*Office du Travail*).

On l'appelle souvent encore le Syndicat Guimbert.

En 1903, cependant, un certain nombre de mécaniciens et chauffeurs du réseau de l'Etat quittèrent la Fédération générale pour constituer la « Fédération des chauffeurs et mécaniciens du réseau de l'Etat ».

Ce dernier syndicat, dont le siège fut établi à Saintes, ne tarda pas à disparaître.

Depuis le 14 avril 1889, la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs a pour organe officiel l'*Alliance des chauffeurs, conducteurs et mécaniciens de France* (1).

D) *Syndicat national des Travailleurs des chemins de fer de France et des Colonies*

Cette organisation est la plus importante de celles qui existent actuellement. Elle a été créée par M. Prades aidé de M. P. Brousse, le 3 août 1890, sous le nom de « Chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français ».

Ce syndicat eut d'abord pour organe le *Réveil des Travailleurs de la voie ferrée.* Ce journal hebdomadaire, fondé en mars 1882, cessa de paraître le 28 février 1898 et a été remplacé le 7 mars 1899 par la *Tribune de la voie ferrée.*

Des congrès annuels discutent les questions à porter à l'ordre du jour des revendications. (2)

Nous verrons qu'après avoir organisé les grèves de 1891 et de 1898, ce syndicat joua encore un rôle important dans celle de 1910.

(1) Voir sur la *Fédération Générale*, Dominguez, ouvrage cité, p. 211 et suivantes.
Les Associations professionnelles, ouvrage cité, t. IV, p. 499.
(2) Voir sur les *Congrès*, Dominguez, p. 217 et suivantes.
Les Associations professionnelles, p. 502 et suivantes.

E) *Union syndicale des Ouvriers et Employés des chemins de fer français*

L'Union syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français a été fondée le 28 mars 1892 par un groupe d'agents appartenant pour la plupart à la Compagnie d'Orléans.

M. Paul Lanoir fut nommé secrétaire de cette organisation dont le siège social résida à son domicile, 34, rue du Kremlin.

Il est à noter que le premier manifeste de l'Union qui parut dans le numéro du 25 avril 1892 de l'*Eclaireur de la voie*, organe corporatif des ouvriers et employés des chemins de fer dont M. Lanoir était propriétaire et rédacteur, prit immédiatement position contre le Syndicat national et que les délégués qui se rendirent auprès des directeurs des Compagnies après la constitution de l'Union déclarèrent très nettement que le caractère de leur organisation était absolument opposé à celui du Syndicat national.

Le 23 avril 1892, le troisième congrès national de la Chambre syndicale des chemins de fer vota l'exclusion de M. Lanoir, l'accusant d'avoir fondé avec l'argent de la Compagnie d'Orléans un syndicat destiné à combattre le Syndicat national dont il faisait partie. (1)

Le cinquième congrès national des syndicats ouvriers, tenu à Marseille du 19 au 23 septembre 1892, exclua également du congrès M. Lanoir et les délégués de l'Union qui l'accompagnaient.

Avec l'appui des directeurs des Compagnies et principalement de MM. Heurteau, directeur, et Carlier, secrétaire de la Compagnie d'Orléans, M. Lanoir réussit à fonder, en octobre 1892, « l'Orphelinat corporatif des ouvriers et employés des chemins de fer français ».

L'Union bénéficiant d'une réduction de 50 % sur le prix de pension annuelle des orphelins de ses membres, leur assure la gratuité de l'orphelinat en prélevant sur ses ressources propres le prix des pensions ainsi réduit.

(1) *Les Associations professionnelles*, p. 512.

En 1893, un service de prêt a été créé par l'Union au profit de ses adhérents.

Lors de la création de la Bourse indépendante du travail dont le siège est à Paris, 6, rue des Vertus, l'Union fut la première chambre syndicale à s'y faire inscrire.

En outre des grands groupements que nous venons de signaler il existe, par Compagnie, d'autres organisations.

Citons parmi les principales :

1° Le Syndicat des Travailleurs du P.-L.-M., qui remonte au mois d'août 1891 ;

2° Le Groupe syndical des Travailleurs des chemins de fer de l'Etat, fondée en 1899 ;

3° L'Association amicale des Agents du service de l'exploitation de la Compagnie du chemin de fer du Nord qui date de 1902.

Section II

La situation matérielle des cheminots

Maintenant que nous connaissons les organisations professionnelles des employés de chemins de fer, il nous paraît intéressant de jeter un coup d'œil sur la situation matérielle des cheminots. Nous verrons ainsi, suivant l'expression de M. Daniel Bellet, « que le sort des soi-disant serfs de la voie ferrée est loin d'être aussi malheureux que d'aucuns le prétendent ». (1)

Depuis dix ans, les Compagnies ont en effet amélioré considérablement la situation de leurs employés, au point que tout le monde veut rentrer dans leurs rangs et que la plupart des ouvriers envient leur sort.

En 1897, l'effectif du personnel était de 254.000. Il est passé depuis à 312.000, alors que le développement du réseau qui

(1) *Le Correspondant*, 25 octobre 1911. — La situation des cheminots, Bellet.

était de 33.000 kilomètres à la même époque n'a atteint depuis que 40.000 kilomètres.

Les agents des chemins de fer sont, il faut bien le dire, de véritables privilégiés. Ils bénéficient de nombreux avantages qu'ils feraient bien de ne pas oublier. Au point de vue militaire, ils sont dispensés de périodes d'appel qui constituent une charge indéniable et importante pour le reste de la population, sans compter qu'en cas de guerre ils resteraient encore dans leur service et ne courraient pas grand danger.

En ce qui concerne les salaires, les administrations n'ont pas cessé de les améliorer. Les Compagnies ont augmenté les traitements les plus faibles et ont assuré la parité avec ceux des ouvriers de l'industrie privée. Il n'y a pas de raison, en effet, pour payer un homme d'équipe plus qu'un manœuvre, et un poseur de la voie plus qu'un cantonnier. Il serait injuste, en outre, d'accorder le même traitement aux mêmes catégories d'agents résidant dans des villes où le coût de la vie est sensiblement différent.

En dix ans, de 1900 à 1909, les salaires et les institutions patronales ont varié dans les proportions suivantes :

Au P.-L.-M., les salaires ont augmenté de 12,5 % et les institutions patronales de 45 %.

Au Nord, les salaires de 18 %, les institutions de 2,70 %.

A l'Orléans, les salaires de 33 %, les institut ons de 23 %

A l'Est, les salaires de 30 %, les intsitutions de 32 %.

Au Midi, les salaires de 20 %, les institutions de 36 %. (1)

Au point de vue de la retraite, les Compagnies ont de leur propre initiative dépensé 26 millions.

Les agents de chemins de fer touchent actuellement, en général à partir de 55 ans, des retraites égales à la moitié de leur traitement, reversibles par moitié sur la tête des veuves et orphelins.

En 1906, la moyenne des pensions d'agents était de 1.017 fr. pour les hommes et de 474 francs pour les veuves et orphelins ; alors qu'au contraire la loi générale des retraites ouvrières et

(1) *Journal des Débats*, 17 octobre 1910.

paysannes ne donnera aux intéressés qu'une pension de 400 francs pour les hommes et de 270 francs pour les femmes, à l'âge de 65 ans.

La loi de 1908 a fixé à 25 ans les durées de service donnant droit à la retraite et a abaissé de 55 ans à 50 ans, l'âge de la retraite pour les mécaniciens et chauffeurs.

Il faut considérer encore que la constitution des retraites résulte d'un versement infime de la part de l'employé (5 1/2 %), tandis que celui de la Compagnie est comparativement très fort puisqu'il atteint 15 %.

Les agents ont droit en outre à des pensions proportionnelles au cas d'accident ou d'invalidité. Ils peuvent cumuler la pension d'accident et la pension de retraite et la statistique, nous dit M. Bellet (1), montre que les cheminots n'étant pas usés, comme on le prétend par leur métier, bénéficient longtemps encore de leur retraite. Un tableau des pensions, tiré d'un document distribué au Sénat lors de la discussion des retraites de ces agents, met fort bien en évidence leur situation privilégiée par rapport à celle des autres fonctionnaires de l'Etat.

Agents des chemins de fer

Mécaniciens	2.201 fr., 55 ans d'âge, 28 ans de service
Chauffeurs	1.218 fr., 55 ans d'âge, 27 ans de service
Sous-Chefs de Gare .	2.137 fr., 55 ans d'âge, 27 ans de service
Chefs de train	1.185 fr., 56 ans d'âge, 30 ans de service
Aiguilleurs	1.085 fr., 55 ans d'âge, 29 ans de service
Hommes d'équipe ..	760 fr., 55 ans d'âge, 29 ans de service
Poseurs de la voie ..	879 fr., 55 ans d'âge, 30 ans de service

Fonctionnaires de l'Etat

Juges de Paix	1.368 fr., 30 ans de service
Juges de 1re classe.....	1.106 fr., 30 ans de service

(1) Article de M. Bellet déjà cité.

Professeurs de collège..... 1.385 fr., 32 ans de service
Instituteurs..... 1.108 fr., 30 ans de service
Lieutenants..... 1.596 fr., 28 ans de service
Capitaines..... 2.300 fr., 30 ans de service
Conducteurs des Ponts et Chaussées 1.630 fr., 30 ans de service

L'éloquence des chiffres nous montre encore les sacrifices importants que se sont imposés les Compagnies pour l'amélioration de leur personnel de 1900 à 1909. (1)

Au P. L M. : l'augmentation des recettes a été de 13 % ;
l'augmentation des dépenses a été de 21 % ;
l'augmentation du produit net a été de 6,5 %.

Ce produit net a été annulé par l'augmentation des charges et des emprunts.

Les bénéfices n'ont pas varié et les dividendes des actionnaires ont diminué de 2 francs depuis 10 ans. Ceux qui touchaient 58 francs, en 1900, n'en reçoivent plus que 56 en 1909.

A l'Orléans : l'augmentation des recettes a été de 23 % ;
l'augmentation des dépenses a été de 34 % ;
l'augmentation du produit net a été de 12 %.

Ce produit net a été annulé par l'augmentation des charges et emprunts, de sorte que les bénéfices étant restés à peu près les mêmes depuis 10 ans, les dividendes n'ont pas variés.

Au Nord : l'augmentation des recettes a été de 11 % ;
l'augmentation des dépenses a été de 15 %.

Le produit net a été absorbé par les charges et emprunts ; les bénéfices de la Compagnie ont baissé de 4 millions de 1900 à 1909.

Dans le même temps les dividendes sont passés de 74 francs à 72 francs.

A l'Est : l'augmentation des recettes a été de 21 % ;
l'augmentation des dépenses a été de 38 %
l'augmentation du produit net a été de 12 %.

(1) Faits économiques, statistiques et financiers. — *Journal des Economistes*, 3 septembre 1910, p. 473.

Les charges et emprunts étant supérieurs au produit net, le dividende des actionnaires n'a pas varié.

Au Midi : l'augmentation des recettes a été de 18 % ;
l'augmentation des dépenses a été de 36 % ;
l'augmentation du produit net a été de 3, 5 %.

Les bénéfices de la Compagnie ont baissé de 1 million 1/2 et le dividende des actionnaires est resté le même (1).

Le service du contrôle des chemins de fer a calculé que si l'on donnait satisfaction aux revendications des cheminots, il en résulterait un surcroît de dépense de 252 millions, dont 125 pour les salaires, 35 pour la rétroactivité des retraites, 97 pour la réglementation du travail telle que la conçoivent les cheminots. La suppression des dividendes aux actionnaires ne suffirait pas à combler ces 252 millions qui retomberaient en partie sur le budget, c'est-à-dire sur le public, en raison de l'exploitation du réseau par l'Etat et de la garantie d'intérêt (2).

Il faut enfin remarquer que la réglementation du travail a adouci considérablement le sort des cheminots. Le droit commun s'applique aux agents dont le service n'intéresse pas la sécurité de l'exploitation. Pour eux, la durée moyenne du travail est de 10 heures. Les agents dont le service intéresse la sécurité de l'exploitation ont leur travail réglementé par les arrêtés ministériels suivants :

4 novembre 1899 (3) (Ministère Baudin) et 20 mai 1902 modifiant l'article 3 de l'arrêté du 4 novembre concernant les mécaniciens et chauffeurs (4).

4 novembre 1899 et 6 mai 1906 (5) (Ministère Barthou)

(1) *Journal des Economistes*, 3 septembre 1910. Article cité p. 473 et suivantes.

(2) *L'Economiste Français*, 22 octobre 1910, p. 593. Leroy-Beaulieu : L'éventualité un jour à l'autre d'une révolution syndicaliste. Voir les griefs des cheminots. — Piot : *Le mouvement social*, janvier 1911, p. 3.

(3) *Recueil des lois, ordonnances, décrets, réglements et circulaires concernant les services dépendant du Ministère des Travaux Publics.* Paris, Jousset, tome X, année 1899, p. 571.

(4) Même recueil, tome XII, année 1902, p. 239.

(5) Même recueil, tome XV, année 1906, p. 215.

modifiant l'arrêté Baudin concernant les agents des trains.

23 novembre 1899 (Ministère Baudin) concernant les agents des gares, stations ou haltes, pour la fixation de la durée du travail et des repos (1).

10 octobre 1901 concernant les agents de la voie et réglementant leur durée de travail (2).

Pour aucune catégorie d'agents le travail ne dépasse 12 heures; celui des mécaniciens a comme maximum une moyenne de 10 heures sur une période de 9 jours et celui des agents des trains 10 heures sur une période de 14 jours.

L'Etat surveille attentivement l'application de ces arrêtés et publie annuellement à l'*Officiel* un rapport concernant le travail et le service du roulement des agents. La lecture de ces rapports montre que la réglementation est rigoureusement observée et que même la durée effective du travail est inférieure à la durée prescrite aux Compagnies.

La loi du 13 juillet 1906 ayant trait au repos hebdomadaire n'étant pas applicable aux employés des chemins de fer, les Compagnies ont fait connaître d'elles-mêmes au Ministre des Travaux publics leur décision d'accorder à leurs employés un congé annuel de 52 jours (3) pendant lequel les agents perçoivent la totalité de leur salaire.

En raison de tous ces avantages, les journaliers agricoles, les ouvriers de l'industrie privée exposés au chômage, sans retraite ni secours médicaux gratuits, sont tentés par le sort des cheminots et sollicitent en nombre les places des Compagnies. Ce mouvement n'a rien d'étonnant « si l'on songe qu'un douanier ne touche que 1.000 à 1.150 francs par an, qu'un cantonnier n'en reçoit que 874, qu'un facteur rural à un salaire variant entre 800 et 1.100 fr., qu'un employé des Contributions directes débute à 1.500 fr. et que les répétiteurs de lycée, souvent licenciés, n'ont que 1.900 francs de traitement ». (4)

(1) Même recueil, tome X, année 1899, p. 599.

(2) Même recueil, tome XI, années 1900-1901, p. 563.

(3) Cette décision des Compagnies est contenue dans une lettre adressée au Ministre des Travaux publics, en date du 21 septembre 1906.

(4) Voir rapport parlementaire sur les revendications des employés de chemins de fer. *Economiste Français*, 29 octobre 1910, p. 644. Le

Tous ces gens trouvent incontestablement le sort des cheminots plus enviable que le leur et c'est pourquoi nous pensons, nous aussi, qu'il est bon de rappeler aux cheminots la situation privilégiée dans laquelle ils se trouvent et qu'ils semblent oublier en criant : « A l'exploitation outrancière du travail par le capital. »

Suivant la parole de M. Emmanuel Brousse « les chemins de fer ne sont pas faits pour les cheminots mais pour les voyageurs et les transporteurs » et sans dire qu'il faille pour autant se désintéresser du sort des employés de chemins de fer, il faut bien reconnaître qu'en réalité, les Compagnies avaient fait avant la grève tout ce qu'elles pouvaient en faveur de leurs employés.

La grève d'octobre 1910 nous apparaît absolument injustifiée. Nous verrons plus loin la manière dont elle fut conduite et le caractère révolutionnaire dont elle fut empreinte.

Section III

Grèves antérieures à 1910

A) *Grève de* 1848

Le premier mouvement gréviste des cheminots remonte au mois de mai 1848.

A cette époque, les employés de la gare des marchandises de la Compagnie du Nord cessèrent leur travail dans le but d'obtenir de leur Compagnie : 1° une augmentation de leurs salaires ; 2° le renvoi des mécaniciens anglais que celle-ci employait.

Cette grève ne dura que quelques jours et les grévistes, au nombre d'une vingtaine environ qui furent renvoyés immédiatement par la direction, ne parvinrent jamais à obtenir leur réintégration.

rapport de M. Lafferre montre clairement l'incompatibilité entre les prétentions des agents de chemins de fer et les ressources de l'Etat.

B) *Agitation de* 1870-1871

En 1870-1871, les mécaniciens et chauffeurs de toutes les Compagnies, se plaignant d'un service très pénible et d'un salaire insuffisant, décidèrent d'intervenir auprès des Compagnies pour tâcher d'obtenir de meilleures conditions de travail.

Dans le but de faire aboutir leurs revendications, ils fondèrent en avril 1871 « L'Union Fraternelle des Mécaniciens et Chauffeurs des Chemins de fer français ».

Cette association qui avait pour but principal l'organisation de secours mutuels disposait toutefois dans l'art. 15 de ses statuts: «Si une Compagnie, voulant procéder par intimidation. descendait de classe ou révoquait de ses fonctions un collègue qui se dévouerait à la cause commune, nous le jurons tous sur la dignité de notre cause, nous nous engageons à en faire une question *sine qua non* : sa réintégration ou arrêt de tout service du dépôt de l'agent ». (1)

Cet article comportait donc, comme on le voit, une sorte de menace pour les Compagnies. Il provoqua immédiatement des représailles du Gouvernement et des Compagnies. L'association fut suspectée d'avoir pactisée avec les révolutionnaires de la Commune. Les Compagnies prononcèrent la révocation ou la rétrogradation de ceux qui se trouvaient à la tête de l'association.

A plusieurs reprises, mécaniciens et chauffeurs adressèrent des pétitions au Ministre des Travaux publics et au Ministre de l'Intérieur pour les prier de faire rapporter les mesures prises par les Compagnies.

Aucune réponse n'étant faite à leurs demandes, les membres de l'association pour éviter de se compromettre, s'empressèrent de quitter le groupement. En 1872 celui-ci était complètement disparu.

(1) Voir *Associations professionnelles*, t. IV, p. 483.

C) *Grève de* 1891

C'est surtout à partir de la loi de 1884 que l'on vit apparaître des tentatives sérieuses de grèves dans le personnel des chemins de fer.

Ce mouvement de 1891 éclata le 8 juillet dans les conditions suivantes :

Deux ouvriers ayant été renvoyés par la Compagnie d'Orléans, 700 ouvriers des ateliers et camionneurs de cette Compagnie, de Paris et des environs, cessèrent le travail, réclamant la réintégration de leurs camarades révoqués et demandant des réformes : suppression du travail aux pièces, augmentation de salaires, etc...

Une entrevue des délégués grévistes assistés de quelques membres du Conseil Municipal eut lieu le 9 juillet à l'Hôtel de Ville avec le Directeur de la Compagnie.

Le Directeur ayant promis quelques réformes et menacé les ouvriers de pourvoir au remplacement des grévistes passé le 13 juillet, menace qui avait décidé un certain nombre d'ouvriers à reprendre leur service, on croyait le mouvement terminé lorsque la grève s'étendit au contraire de l'Orléans aux réseaux du Nord, de l'Ouest et du P.-L.-M.

La Compagnie du P.-L.-M. avisa immédiatement ses employés qu'elle considérait comme démissionnaires ceux qui n'auraient pas repris le travail le 17 à midi.

Les gares furent occupées militairement et le Gouvernement refusa formellement aux grévistes d'intervenir auprès des Compagnies.

M. Prades, Secrétaire Général de la Chambre syndicale, organisa de nombreuses réunions et employa tous ses efforts à décider les mécaniciens et chauffeurs à quitter le travail. « *Il faut des actes et non des paroles,* disait-il, le 18 juillet, à une réunion de la salle de la Sentinelle, rue Chirault, « *d'un geste et d'un souffle on peut renverser les Compagnies et s'il le faut on montra à l'assaut de la Gare Saint-Lazare.* » (1)

(1) *Le Temps*, 19 juillet 1891, rapporté par Desvaux : Les coalitions dans le personnel des chemins de fer. Thèse, Paris 1899, p. 117.

De véritables actes de sabotages et des tentatives criminelles se produisirent au cours de cette grève, des camions du P.-L.-M. furent arrêtés en se rendant aux Halles, des signaux et des aiguilles furent démolis, des grévistes arrêtèrent même un train d'ouvriers à un passage à niveau entre Saint-Ouen et Pantin. Les sollicitations ne décidèrent pas néanmoins les chauffeurs à abandonner leurs machines et la grève de 1891 avorta. Elle fut dirigée par un petit nombre d'agitateurs et blâmée par la majorité du personnel. Le syndicat des employés de Toulouse, de Périgueux, les ouvriers d'Oullins se déclarèrent ouvertement hostiles à la grève. Les grévistes demandèrent à reprendre leur service et le 21 juillet cette grève était complètement terminée.

D) *Grève de* 1898

L'échec de 1891 fit naître en France l'idée qu'une grève générale pouvait seule « *aboutir à un grand cataclysme qui ferait faire peau neuve à la Société* ».

Cette idée fut développée au Congrès de Tours du 4 mars 1892. Elle ne tarda pas à faire de rapides progrès et au deuxième Congrès de Tours de 1896, M. Guérard, Secrétaire Général du Syndicat National, déclarait que la grève générale serait « l'œuvre de son Syndicat ». (1)

En avril 1898 se tint à Paris le neuvième Congrès du Syndicat des chemins de fer. Il y fut voté tout un plan de réformes et une délégation des congressistes reçut mission de discuter avec les Directeurs des Compagnies les réformes demandées.

M. Noblemaire, directeur du P.-L.-M. fut le seul à recevoir les représentants des employés et à écouter leurs doléances, mais s'il reconnaissait l'existence et l'utilité du Syndicat National des travailleurs des chemins de fer, il posait en principe que ses membres devaient être dans le service des modèles

(1) *L'Internationale*, Bruxelles, 17 mars 1892, rapporté par Desvaux, ouvrage cité, p. 19.

de bon exemple et ne devaient pas se servir de ce titre de syndiqué pour semer la révolte.

Le Congrès accueillit par des applaudissements le rapport des paroles de M. Noblemaire, mais la grève générale fut votée par 54 groupes contre 13 et 38 abstentions (1). Le Conseil d'administration du Syndicat fut chargé d'exiger des Compagnies une réponse nette et catégorique aux réclamations qu'il leur avait adressées.

Les organisations syndicales eurent à répondre aux deux questions suivantes posées par le Syndicat :

« 1° *Si les chemins de fer se mettent en grève, les membres de votre Syndicat sont-ils résolus, par esprit de solidarité, à supporter sans protestation la gêne momentanée qui en résultera* ?

« 2° *Votre Syndicat est-il décidé à se joindre au mouvement en cessant lui-même le travail, pour arracher au patronat les réformes que vous réclamez* ? »

46 seulement répondirent affirmativement sur 198 qui répondirent et 2.000 qui furent consultés.

Le 10 juin, M. Noblemaire refusa catégoriquement de s'entretenir avec les représentants d'un Syndicat prêchant la grève et excitant le personnel par leurs discours à l'indiscipline et à la haine des chefs.

Ce fut en vain que le Conseil d'administration du Syndicat chercha à faire recevoir sa délégation par les Compagnies.

Celles-ci, pour les mêmes raisons que M. Noblemaire, refusèrent tout pourparlers avec les délégués. La Direction de l'Etat consentit cependant, le 28 juillet, à leur accorder une entrevue, mais aucune solution ne put en résulter.

Le Syndicat déclara alors qu'ayant tout fait pour la conciliation, la grève seule pouvait désormais solutionner le conflit et qu'elle éclaterait à la première occasion (2).

(1) Compte rendu du Congrès dans le *Journal des Débats* du 2 mai 1898.

Sur la grève de 1898, voir également Dominguez : De la situation matérielle et de la condition juridique des employés des chemins de fer de l'Etat. *Thèse*, Rennes 1907, p. 231.

(2) *La Tribune de la voie ferrée*, 8 août 1898.

Celle-ci ne tarda pas dès lors à se présenter. Les terrassiers employés aux travaux de l'Exposition de 1900 s'étant mis en grève le 13 septembre, de nombreuses corporations suivirent leur exemple.

Le 22 septembre, le Conseil des Syndicats, après avoir examiné les réponses faites par les Syndicats aux questions qu'il leur avait posées, vota « qu'il y avait lieu d'ajourner la grève générale ».

Cette décision, votée à l'unanimité moins une voix, causa une grande surprise aux grévistes qui envoyèrent une délégation à la séance du Syndicat des chemins de fer du 7 octobre, demander ce que le personnel des chemins de fer attendait pour se mettre en grève.

M. Guérard était en tournée « de propagande », le Conseil en son absence ne voulut pas prendre de décision.

On songea immédiatement à le rappeler à Paris par télégramme, mais l'Administrateur chargé de l'expédition du message l'oublia simplement dans sa poche.

M. Guérard ne rentra à Paris que le 11, le jour même la grève fut votée par la Commission chargée de décider la grève ; 12 membres sur 25 se prononcèrent pour et il y eut une abstention (1).

Dans l'intervalle du 7 au 11, on avait prié les groupes du Syndicat de se prononcer pour ou contre la grève.

Leurs réponses furent connues le 12 — 36 étaient favorables à la grève — 34 contre et 18 hésitantes (2).

La grève ainsi votée fut annoncée aux groupes de province pour le 14 et deux affiches furent placardées le 13 sur les murs de Paris.

La première invitait les travailleurs des chemins de fer à cesser immédiatement tout travail et à ne le reprendre qu'aux conditions suivantes :

1° *Réintégration de tous les grévistes* ;

2° *Augmentation générale de tous les salaires* ;

3° *Retraite pour tous* ;

(1) *Le Temps*, 14 octobre 1898.
(2) Desvaux, ouvrage cité, p. 124.

4° *Retraite proportionnelle* ;

5° *Diminution de la journée de travail.*

La seconde s'adressait au public et aux camarades des autres corporations en ces termes :

« *Que partout on proclame la grève générale, dans les mines, dans les usines, dans les ateliers, dans les magasins, dans les bureaux. Que partout le travail s'arrête en même temps, que la vie sociale soit suspendue ; que la bourgeoisie capitaliste inhumaine apprenne enfin ce que peut le peuple soulevé. Unissons-nous pour la conquête des réformes économiques. Que tous solidarisent leurs efforts, et la grève, à laquelle nous avons été acculés contre notre gré, sera de très courte durée.* »

Le public était cependant avisé que « si un danger menaçait la France, tous les grévistes rejoindraient immédiatement leur poste ».

Le Gouvernement en face de ces menaces prit immédiatement des mesures énergiques et fit occuper militairement les gares et les ponts, lacéra les affiches proclamant la grève et s'empara dans les bureaux de poste des ordres de grèves envoyés en province.

Malgré la lutte du Syndicat qui proclama quand même « le travail arrêté sur plusieurs réseaux » et protesta contre les basses manœuvres policières des Compagnies et les illégalités tolérées par le Gouvernement » (1), le mouvement fut enrayé et l'échec fut presque complet. La Fédération des mécaniciens et chauffeurs, celle de l'Association amicale des employés de chemins de fer se déclarèrent contre la grève.

Le nombre des grévistes n'atteint environ que 135, dont 10 sur le Nord, 60 sur l'Ouest, 65 sur l'Est (2) — 36 d'entre eux furent révoqués et au bout de deux jours la grève était terminée.

M. Guérard ayant prévu l'insuccès avait écrit le 14 octobre au Juge de Paix du X^e^ arrondissement pour obtenir son

(1) *La Tribune de la voie ferrée*, 17 octobre .

(2) Desvaux, ouvrage cité, p. 126.

arbitrage, la loi du 27 décembre 1892 permettant d'y avoir recours une fois les hostilités commencées (1).

M. Guérard réunit encore une fois les militants le 17 octobre, salle Choynes et ceux-ci venus en très petit nombre « *regrettant que les Syndicats qui avaient voté la grève aient commis la faute impardonnable de ne pas la faire* » votèrent l'ordre du jour « *de prendre plus tard leur revanche* ». (2)

Cette grève de courte durée, organisée par M. Guérard et son Syndicat, fut surtout faite par un petit nombre d'ouvriers. Elle fut néanmoins illustrée par de véritables tentatives criminelles : à Aubervilliers, Viroflay et Enghien, des tringles de transmission et les fils des signaux furent coupés ; des poutres et des pierres furent placées sur les rails ou dans les jonctions d'aiguilles près de Boulogne et de Marseille (3).

Ces attentats, nous allons le voir, n'étaient que les précurseurs de ceux qui furent commis plus tard au cours de la grève révolutionnaire de 1910.

E) *Grève d'Alger, Novembre* 1898 (4)

Le 8 novembre 1898, une grève éclata parmi le personnel de la Compagnie des chemins de fer sur route algérien dans le but d'obtenir une augmentation de salaire et une réduction de travail.

Au cours de cette grève, 400 grévistes assaillirent les voitures que la Compagnie avait fait sortir et les démolirent en dépit des efforts de la gendarmerie pour les protéger.

(1) A ce sujet, M. Planques fait très justement remarquer que la loi de 1892, dans son article 1, prévoyant l'arbitrage au cas d'un différend d'ordre collectif entre patrons, ouvriers ou employés, et que point n'était besoin d'une grève pour y avoir recours.

Il fut répondu à M. Guérard que la grève n'existant pas, l'arbitrage qu'il sollicitait était inutile.

(2) Planques, les grèves et coalitions dans le personnel des Chemins de fer, thèse, Paris, 1911.

(3) *Revue politique et parlementaire*, 10 novembre 1898, F. Roussel.

(4) *La Tribune de la voie ferrée*, 14 novembre et 26 décembre 1898, Desvaux, p. 127.

Le service des trains fut interrompu et leur circulation ne reprit que le 16 novembre.

Ce mouvement entraîna un mouvement analogue parmi le personnel des employés des tramways électriques.

La grève dura sept jours, elle se termina par un arbitrage du Juge de Paix intervenu par l'intermédiaire du Gouverneur général de la Compagnie.

Par cet arbitrage, la journée de 10 heures et une certaine augmentation de salaire furent accordées aux employés de la Compagnie des chemins de fer sur route.

Les employés des tramways électriques bénéficièrent eux aussi de quelques avantages.

F) *La Grève de Corse, Juillet* 1901 (1)

En 1901, les employés de chemins de fer de Corse réclamèrent à leur Compagnie une diminution des heures de travail, une augmentation des salaires, le droit à la retraite après 15 années de service et 50 ans d'âge.

Les Compagnies ayant opposé un refus catégorique à ces revendications, 62 employés des chemins de fer réunis à Bastia, le 11 juillet, votèrent le principe de la grève et nommèrent une Commission de 6 membres pour son organisation.

M. Guérard arriva lui-même de Paris le 15 juillet pour encourager le mouvement. 254 agents sur 370 que comprenait la Compagnie se déclarèrent partisans de la grève. Elle éclata finalement le 18 juillet, le Comité de grève et M. Guérard ayant repoussé à deux reprises différentes la demande du Sous-Préfet de Bastia d'en ajourner la déclaration.

Le 19 juillet, la Commission de grève ayant à sa tête M. Guérard exposa à M. Fontaine, directeur de la Compagnie, les revendications du personnel.

Le 21, M. de Roquemaurel, directeur-administrateur de la Compagnie étant arrivé de Paris, des pourparlers s'engagèrent entre lui et le Comité de grève.

(1) Voir Dominguez, p. 288.

Un arbitrage de M. Mattéi, Président du Tribunal civil de Bastia, vint mettre fin au conflit.

Le travail reprit le 23 juillet ; les augmentations de salaires et le repos hebdomadaire étaient accordés. Il était convenu qu'aucun renvoi ne serait prononcé.

D'autres grèves éclatèrent encore avant 1910 dans le personnel des chemins de fer d'intérêts locaux du Morbihan (1905), du Médoc (1907) et de la Corrèze (1907).

CHAPITRE PREMIER

La Grève des Cheminots d'octobre 1910

Section I

Avant la Grève

Après les deux tentatives de grève de 1891 et 1898, l'idée de grève générale continuant à se développer a amené finalement le mouvement de 1910.

Le 2 mars de cette année, une délégation des mécaniciens et chauffeurs du réseau de l'Ouest obtint de M. Millerand la promesse que des modifications seraient apportées au régime des primes que le rachat avait abaissées. (1)

Les mécaniciens et chauffeurs néanmoins ne se déclarèrent pas satisfaits de cette déclaration et réunis au nombre d'environ 1.500, le 14 mars, ils donnèrent par un ordre du jour, mandat au Syndicat National des chemins de fer de « poursuivre sans relâche, même par les moyens les plus extrêmes, l'aboutissement de la question du relèvement des salaires ». (2)

Le Syndicat National des chemins de fer profitant du mandat qui lui avait été donné, organisa une réunion le 19 mars, au cours de laquelle il fit voter par les assistants un ordre du jour invitant le Gouvernement à étudier les quatre projets de loi suivantes :

1° *Sur les salaires des employés de l'Etat et fixant ce minimum pour Paris à* 1.800 *francs au début* ;

(1) *Le Matin*, 15 mars 1910.
(2) *Idem.*

2° *Application du repos hebdomadaire par tous les réseaux, d'après les mêmes formes que sur l'Etat* ;

3° *Modification des retraites* ;

4° *Réglementation du travail pour les employés des chemins de fer français et des colonies* (1).

C'est à la manifestation qui se produisit à la sortie de cette réunion que les cheminots crièrent pour la première fois : « *Nos cent sous* ».

Au cours de cette manifestation diverses arrestations ayant eu lieu, une délégation se rendit chez M. Briand pour le prier de faire relâcher ceux qui avaient été arrêtés. Cette délégation fit en même temps valoir près de M. Briand les revendications des cheminots dont la principale était le salaire minimum de 5 francs par jour. M. Briand, loin d'opposer l'indifférence à cette demande, conseilla aux ouvriers de ne pas se laisser aller à la grève et leur promit au contraire de prendre en considération leur demande.

A la même époque, l'effervescence commençait aussi à naître sur le réseau du Midi, dont les ouvriers décidaient, le 23 mars, « *d'appuyer de toutes leurs forces, l'agitation commencée dans toute la France par le Syndicat National et s'engageaient à se conformer aux décisions qui seraient prises du* 13 *au* 16 *avril par le Congrès de Paris.* » (2)

Ce Congrès qui s'ouvrit le 13 avril avait à s'occuper comme question principale du relèvement des salaires ; on y discuta dès le début celle de la grève générale.

M. Le Guennic, du réseau de l'Est, déclara « *le moment et l'état d'esprit des camarades favorables pour permettre ce geste de virilité* », au cas où la délégation envoyée près de M. Briand pour lui demander la mise en liberté des cheminots arrêtés à la manifestation de Rouen n'obtiendrait pas satisfaction.

M. Toulouze, du P.-L.-M., objecta à cette déclaration que « la question des salaires était la plus grave et qu'on ne devait pas faire grève sur une question de solidarité. »

(1) *Le Matin*, 20 mars 1910.
(2) *La Dépêche*, 24 mars 1910.

M. Berthelot exposa le plan qu'il concevait de la grève générale et M. Bonnet, de l'Est, confessa sa crainte de voir une grève en 1910 subir le même échec que celles de 1891 et 1898.

L'ordre du jour de cette première séance donnait acte des déclarations du camarade Communay relatives à l'organisation de la grève générale afin d'obtenir le relèvement des salaires et des autres desiderata, et celui du lendemain adopta la nomination proposée par M. Le Guennic, de deux délégués par réseau pour composer une Commission chargée d'examiner l'opportunité de la grève. »

Le 15 avril, cette Commission, ainsi formée, décida à l'unanimité que : « dans le but de hâter l'action que le Syndicat National des travailleurs des chemins de fer poursuit pour le relèvement des salaires, le Congrès décide : 1° qu'une délégation nationale sera nommée à raison de quatre membres par réseau ; 2° que le Conseil d'administration doit immédiatement faire le nécessaire auprès du Président du Conseil des Ministres pour préparer une entrevue entre tous les directeurs des grandes Compagnies de chemin de fer et la délégation nationale. Cette entrevue sera présidée par le Président du Conseil et le Ministre des Travaux publics. » (1)

Le 16 avril, une délégation du Congrès reçut de M. Millerand la promesse qu'il saisirait le Gouvernement de la question de l'augmentation des salaires, et un grand meeting tenu le soir à la Bourse du Travail clôtura le Congrès.

Le 5 mai 1910, les cheminots du Nord réunis au Congrès d'Amiens formulèrent les revendications suivantes :

1° *Relèvement général des salaires.* — Pour le personnel qualifié ouvrier : 2.100 francs par an. Pour le personnel non qualifié comme ouvrier : 1.825 francs par an. 50 % pour le travail de nuit, 100 % pour les équipes de déraillement, la nourriture en plus (de nuit, le temps doit partir de l'instant où l'agent est éveillé jusqu'à son retour chez lui.) Lorsque les ajusteurs, qui sont chauffeurs suppléants, font le service des

(1) *Tribune de la Voie ferrée*, 16 avril 1910.

chauffeurs, ils touchent les primes correspondant à leur classe ;

2° *Que les ajusteurs et manœuvres montent sur les machines à tour de rôle* ;

3° *Effets de travail pour tout le monde.* — Tabliers de cuir pour les agents travaillant au feu. Qu'il soit mis à la disposition des agents travaillant dehors des vêtements imperméables.

Que des abris soient construits pour les ouvriers qui sont continuellement exposés aux intempéries ;

4° *Accidents.* — Lorsqu'un ouvrier est blessé, si la blessure entraîne une incapacité de travail et lui vaut une pension, que sa journée ne soit pas diminuée du prix de sa pension ;

5° *Application du repos hebdomadaire* ;

6° *Service médical.* — Que les boîtes de secours ne soient pas plombées. Qu'un brancard soit disponible dans les dépôts. Que l'heure de la visite médicale soit affichée dans les ateliers. Que les docteurs de la Compagnie puissent soigner les malades et leur donner les médicaments nécessaires ;

7° *Hygiène.* — Qu'une circulaire interdisant l'entrée dans les foyers chauds soit affichée dans tous les dépôts. Que l'allumage des machines se fasse sous les cheminées des rotondes. Dans les remises où il n'y a pas de cheminées, que l'allumage soit interdit. Que les bains-douches soient à la disposition des agents. Que les réfectoires soient accessibles aux agents qui, à cause de l'éloignement, ne peuvent rentrer chez eux pour prendre leur repas. Que les fosses soient nettoyées et désinfectées. Que les coffres à vêtements soient à la disposition des ouvriers. Qu'il soit accordé 5 minutes pour le nettoyage des mains ;

8° *Que les fiches de paie soient détaillées et doubles, une pour le payeur, l'autre restant la propriété de l'agent. Que la paie se fasse dans l'intérieur des ateliers et pendant le travail* ;

9° *Tolérance pour les retards.* — Une heure le matin, une heure le soir ;

10° *Qu'il soit établi un roulement pour que les manœuvres occupent alternativement tous les emplois* ;

11° *Suppression des heures supplémentaires.* — Lorsqu'un

agent fera pour les besoins du service plus de 10 heures, il sera tenu de les reprendre le lendemain, ou toutefois dans le même mois. Il en sera de même pour ceux qui font partie des équipes de déraillement ou qui sont appelés la nuit pour des réparations.

A ces revendications venaient s'ajouter les réclamations suivantes communes à tous les réseaux :

1° *Suppression du travail à la tâche sous toutes ses formes* ;

2° *Commissionnement au mois de tout le personnel.* — Solde entière en cas de maladie, congés annuels payés. Augmentation de 200 francs tous les 3 ans.

Que la Commission soit accordée en même temps que commencera la retenue pour les retraites, c'est-à-dire, un an après leur entrée à la Compagnie (Loi du 21 juillet 1909) ;

3° *Application de la journée de 8 heures* ;

4° *Cartes de circulation pour tous les agents et permis mensuels pour la famille.* — Carte de marché pour les femmes des agents qui habitent dans les localités où la cherté des vivres est excessive ;

5° *Qu'il soit donné à tous les agents connaissance de leurs notes de fin d'année* ;

6° *Affichage de l'avis des réunions syndicales dans les dépôts et ateliers* ;

7° *Rétroactivité de la retraite.*

La grève à ce congrès n'avait été que retardée. Le 7 juin, en effet, un meeting réunissait les mécaniciens et chauffeurs de la Compagnie du Nord, mécontents de n'avoir pu faire prévaloir leurs revendications concernant les indemnités de résidence, cartes de circulation et autres desiderata.

Au cours de cette réunion, la grève générale fut décidée sur le réseau, mais elle ne devait éclater qu'après accord de la Commission de grève et du Syndicat des chemins de fer.

Le 10 juin, MM. Berteaux et Wilm, députés, reçurent une délégation des cheminots et promirent de soumettre les revendications de ce personnel au Gouvernement.

Des pourparlers eurent également lieu entre les délégués

des cheminots et M. Briand, d'une part, et le Ministre des Travaux publics, d'autre part.

M. Briand, dans son discours à la séance de la Chambre du 25 octobre, a relaté dans ces termes les différentes entrevues :

« La première réclamation formulée, nous dit-il, avait trait à l'interprétation de la loi sur les retraites et à la rétroactivité de l'art. 9.

« Il fut entendu avec les délégués que M. le Ministre des Travaux publics étudierait un régime transitoire sur lequel seraient consultés les travailleurs des chemins de fer en même temps que les Compagnies.

« La deuxième question qui se posait était celle de la réglementation du travail — Le Ministre des Travaux publics se déclara prêt à intervenir pour modifier cette réglementation et empêcher à l'avenir par de nouvelles dispositions le surmenage dont pouvaient avoir à souffrir certaines catégories du personnel. — Il fit observer que d'ailleurs des projets d'arrêtés avaient été préparés par lui à cet effet et communiqués tant aux associations du personnel qu'aux Compagnies pour recueillir leur avis.

« Il ajoutait, s'adressant aux délégués des chauffeurs et mécaniciens présents : « adressez-moi vos observations en les faisant porter sur des points précis, je vous promets de les examiner avec le soin le plus minutieux et je vous assure que sur tous les points où elles m'apparaîtront comme justifiées, je m'emploierai avec M. le Président du Conseil à vous donner satisfaction ».

« Une troisième question était en disscusion : celle de l'augmentation des salaires. Sur ce point comme sur les autres, le Gouvernement a donné des preuves irrécusables de ses bonnes intentions envers les travailleurs des chemins de fer ; tout de suite sur l'Ouest-Etat et sur les réseaux de deux compagnies les salaires de la région parisienne furent portés à 5 fr. » (1)

Lors de ces entrevues, le Président du Conseil fit entendre ses avis aux délégués du personnel. Il attira leur attention sur ce « *qu'avait de particulièrement grave une tentative de grève qui se produirait dans les conditions où on la préparait*

(1) Débats. Chambre des Députés, séance du 25 octobre 1910, p. 2570.

avec les menaces de sabotages qu'on proférait un peu partout dans les réunions des cheminots. » (1)

La propagande de la grève se faisait en effet dans différents organes. La *Tribune de la Voie ferrée* annonçait ouvertement qu'une tournée était organisée pour visiter tous les groupes du Syndicat (2).

Yvetot écrivait dans la *Voix du Peuple* du 22 juillet : (3) « *On se prépare. Nul ne sait où peut aller ce mouvement qui menace heureusement d'être formidable, si toute la France ouvrière veut le seconder. C'est à cela qu'il faut songer, si ce n'est déjà fait. Que toutes les organisations se préparent ; que tous les militants soient prêts à surpasser en initiative efficace, en action vigoureuse, l'initiative très efficace, l'action très vigoureuse que nous attendons des cheminots. Au bon moment, les meilleurs conseils du Briand d'autrefois nous seront à tous d'une grande utilité. Rira bien qui rira le dernier.* »

Les délégués, nous dit M. Briand dans son discours, furent ébranlés par les conseils qu'il leur donna et la situation périlleuse contre laquelle il les mit en garde.

Quelques temps plus tard, la proposition fut faite à M. Briand et au Ministre des Travaux publics d'une entrevue générale de toutes les Compagnies et de toutes les organisations syndicales.

Cette réunion devait être tenue sous la Présidence de M. Briand et devait avoir un caractère arbitral.

Le Président du Conseil fit très justement remarquer qu'il aurait pu opposer une fin de non recevoir à cette proposition, son rôle n'étant pas normalement de présider de semblables assemblées.

Loin d'opposer cette fin de non recevoir, « le Gouvernement prouva jusqu'aux plus extrêmes limites sa bonne volonté ».

M. Briand demanda aux Compagnies si elles étaient décidées à accepter cette entrevue. Celles-ci répondirent qu'elles ne

(1) Débats parlementaires à la Chambre, séance du 25 octobre 1910, page 2570.
(2) *Tribune de la Voie ferrée*, 22 juillet 1910.
(3) *Voix du Peuple*, 22 juillet 1910.

le pouvaient pas, faisant observer, d'une part, que les conditions de travail étant différentes suivant les Compagnies, il était indispensable que chacune d'elle garda son autonomie pour discuter avec son personnel propre et que, d'autre part, les revendications formulées par l'ensemble du personnel resteraient vagues, imprécises et n'aboutiraient à aucune solution.

Le Gouvernement n'abandonnant pas ses démarches près des Compagnies pour obtenir des améliorations en faveur du personnel, il se manifesta alors, dit M. Briand, « une certaine hésitation parmi les travailleurs de la voie ferrée où l'on sentait qu'il était impossible d'obtenir les améliorations demandées sans recourir à la violence ».

Une nouvelle délégation fut envoyée au Président du Conseil avec la même mission qu'en juin, c'est-à-dire pour réclamer « une entrevue générale des représentants des travailleurs avec la Compagnie ».

M. Briand rappela aux délégués la réponse précédemment faite par les Compagnies à cette demande et se mit à la disposition des employés des chemins de fer pour transmettre aux Directeurs des Compagnies les revendications de leur personnel. Ces revendications devaient être formulées, non plus d'une façon vague, mais d'une façon précise et les Compagnies auraient été invitées à répondre sur tous les points avec la même précision.

Le Président du Conseil et les délégués tombèrent d'accord sur la procédure à suivre, un des Comités de réseau du Syndicat National adressa une réclamation à M. Briand en le priant de la soumettre à la Compagnie ; et c'est dans ces conditions, nous dit M. Briand, « lorsqu'une entente sur une procédure de conciliation fut intervenue que sans aucune raison la guerre fut déclarée ». (1)

(1) Débats parlementaires, Chambre, séance du 25 octobre 1910, page 2571.

Section II

Déclaration de la Grève, son extension, les premières mesures du Gouvernement et des Compagnies

Le 7 octobre, à 9 heures du soir, quelques révocations d'agents ayant été prononcées par les Compagnies, un appel du Syndicat National réunit à la Bourse du Travail environ 7.000 personnes, devant lesquelles, le mécanicien Toffin, président de la réunion, Aubic, secrétaire du groupe de Villeneuve-Saint-Georges, résumèrent les moyens d'action et se déclarèrent nettement partisans du sabotage et de « la machine à bosseler ».

Sauvé rendit compte de la visite au Président du Conseil et déclara que les cheminots ne pouvaient plus compter que sur eux-mêmes.

Les partisans de la grève immédiate qualifièrent de reculade la visite à M. Briand. Le Guennic, Follet, secrétaire du groupe Paris-Nord, Morin, du P.-L.-M. ; Communay annoncèrent la grève prochaine et firent acclamer par l'assistance l'ordre du jour suivant : (1)

« *Les cheminots de la région parisienne, réunis à la Bourse du Travail, le 7 octobre* 1910, *sur la convocation du Syndicat National, après avoir entendu les camarades Aubic, Renault, Follet, Le Guennic, Morin, etc., protestent énergiquement contre les révocations prononcées sur divers réseaux ; déclarent que ces révocations ne sauraient amoindrir la force du mouvement actuel ; approuvent l'attitude du Syndicat National et s'engagent à cesser le travail dès que le Comité de grève en aura donné le signal* ».

Le surlendemain, 9 octobre, la grève éclatait sur le réseau du Nord où le mécontentement régnait depuis longtemps par suite de la suppression des heures supplémentaires.

La Compagnie ayant porté à la connaissance de son person-

(1) *Le Matin*, 8 octobre 1910.

nel les mesures ayant pour but d'élever « à cent sous » le salaire de ses agents ou ouvriers qui ne l'avaient pas encore, un certain nombre d'entre eux, coketiers chargés de l'approvisionnement des machines, monteurs et ajusteurs chargés des réparations courantes, dépendant des dépôts de La Chapelle et de la Plaine-Saint-Denis, cessèrent brusquement le travail. Les uns parce que ces mesures d'augmentation ne les concernaient pas, leur salaire étant supérieur à 5 francs, la Compagnie leur refusait l'augmentation d'un franc par jour qu'ils réclamaient. Les autres parce que l'augmentation qu'ils obtenaient n'était que de 50 centimes au lieu de 1 fr. 50 qu'ils espéraient avoir.

Tous ces mécontents quittèrent le travail à 2 heures de l'après-midi et se rendirent dans un café de la rue Ordener où vinrent les rejoindre les militants du Syndicat : Bidegarray, Renaudet, Toffin.

A 5 heures, salle Terrot, l'ordre du jour suivant était voté :

(1) « *Les camarades de la Chapelle et de la Plaine-Saint-Denis, réunis salle Terrot, n° 20, rue Ordener, au nombre de* 1.000, *après avoir entendu plusieurs orateurs, déclarent être entrés en lutte cet après-midi contre la rapacité des* « Cent Kilogs », *exploiteurs.*

« *Décident énergiquement de continuer la grève et de faire leur devoir ; de faire aboutir leurs revendications.*

« *Ils décident de faire cesser le travail et d'attendre la décision du Comité du Réseau en ce qui concerne ces deux dépôts et se séparent au cri de* « *Vive la grève à outrance* ».

Les locomotives ayant fait leur provision avant la cessation du travail, tous les départs purent avoir lieu ce jour-là à l'heure normale ; l'affiche suivante, placardée sur les murs de Paris, énuméra brièvement les principales réformes sollicitées :

(1) *Le Matin*, 9 octobre.

(1) **Fédération Générale, Syndicat des Mécaniciens et Chauffeurs, Syndicat National des Travailleurs du chemin, Personnel de tous les Services.**

CAMARADES,

Après Tergnier, Calais maintenant, La Chapelle et la Plaine. L'essai démontre que sur le Réseau, un mécontentement très vif est général. Pour l'expliquer, une grande réunion a lieu ce soir, à 8 heures 1/2, salle des Grèves, Bourse du Travail. Il vous y sera donné connaissance de la décision des Centraux du Réseau du Syndicat National et de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs. Après les multiples démarches inutilement faites pour l'amélioration de notre situation, vous devez être pénétrés que :

L'AUGMENTATION GÉNÉRALE DES SALAIRES ;
LA RÉTROACTIVITÉ DE LA RETRAITE ;
LA RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL ;
LE REPOS HEBDOMADAIRE,

ne pourront être obtenus que si vous êtes suffisamment énergiques les uns et les autres.

Dans la soirée du 10 octobre de nombreux cheminots se rendirent à la Bourse du Travail à l'appel qui leur avait été adressé par voie de prospectus et d'affiches. Cette réunion fut strictement privée, un service très sévère, organisé à l'entrée, ne laissait passer que les cheminots porteurs de la carte de grève ou ceux connus des militants. Aucun journaliste ne put avoir accès à cette séance dont le compte rendu ne fut communiqué à la presse que par les déclarations des assistants. Toffin, Président de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs, rappela que 5 mois auparavant les agents du Nord avaient voté la grève, mais en avaient retardé l'exécu-

(1) *Le Matin*, 11 octobre 1910.
Sur les revendications des cheminots, voir le *Mouvement social*, janvier 1911, p. 3 : Les griefs des cheminots. G. PIOT.

tion pour mieux préparer le mouvement et se mettre d'accord avec le Syndicat National (1). Il déclara regretter la déclaration de grève précipitée des ouvriers de la Plaine et de la Chapelle, mais qu'il était « impossible de reculer ».

Lemoine, du Paris-Nord ; Escabasse, Blanchard, Renault prirent ensuite la parole et engagèrent l'assistance à déclarer la grève et à ne céder à aucune menace. Pendant que cette réunion se tenait salle des Grèves, les représentants des divers services du groupe Paris-Nord, réunis dans une salle du quatrième étage de la Bourse du Travail, tenaient une réunion secrète. A onze heures et demie, l'ordre du jour voté contenait la déclaration de grève dans les termes suivants :

Ordre du Jour de Grève

« *Les agents d'exploitation, du matériel et de la traction, voies et travaux de la région parisienne, salariés de la Compagnie du Nord, réunis à la Bourse du Travail, salle des Grèves, le* 10 *octobre* 1910 :

« *Après avoir entendu les explications des militants du groupe Paris-Nord sur la situation faite par la grève de La Chapelle et de la Plaine ; après les démarches faites auprès des sections les plus importantes du Syndicat National et de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs dans la journée du dimanche* 9 *octobre ;*

« *Après le compte rendu de la décision prise en assemblée des Secrétaires des Groupes du Nord, le* 11 *septembre ;*

« *L'Assemblée reconnait que toutes les démarches utiles, toutes les tentatives de conciliations faites depuis fort longtemps, tant près des chefs de service qu'auprès de la haute direction, par le Syndicat National et la Fédération des mécaniciens et chauffeurs sur le réseau Nord, n'ont apporté à la situation morale et matérielle des employés aucune amélioration ;*

« *Egalement, l'assemblée reconnait la force d'inertie des*

(1) *Journal des Débats*, 12 octobre 1910.

pouvoirs publics constitués en ce qui concerne les revendications suivantes :

« 1° *Augmentation générale du salaire pour tout le personnel, afin de combattre la cherté des vivres dont souffrent indistinctement tous les travailleurs ;*

« 2° *Effet rétroactif de la loi des Retraites du 11 juillet* 1909 ;

« 3° *Réglementation du travail ;*

« 4° *Application du repos hebdomadaire dont sont privés encore bon nombre d'agents ;*

« 5° *Commissionnement au mois de tout le personnel avec un minimum annuel de 2.850 francs pour les manœuvres et emplois similaires.*

« *Après la grève de Tergnier, les incidents de Calais, suivis de la révocation injuste du Secrétaire de ce groupe, à l'heure présente, la grève des dépôts de la Chapelle et de la Plaine ; l'assemblée estime que les cheminots du Nord ne peuvent attendre plus longtemps et déclare la grève immédiatement pour Paris, avec la volonté bien arrêtée de ne rentrer qu'après satisfaction complète, sans révocations, et avec les journées de grève payées ;*

« *Ils feront la grève à outrance, même si le Comité central de grève du Syndicat National et de la Fédération générale estimait nécessaire de localiser la grève sur le Réseau du Nord ;*

« *Dans ce cas, l'assemblée déclare qu'ayant la volonté de vaincre, ils obtiendront satisfaction. Malgré cela, ils recommenceront la lutte sur l'ordre du Comité central de grève pour un mouvement de grève générale sur tous les réseaux ;*

« *Ils s'engagent à faire grève le plus calmement possible et à dédaigner toutes les provocations gouvernementales et patronales. Mais ils déclarent d'avance qu'ils refuseront d'obtempérer à l'ordre de mobilisation, qui doit être considéré comme illégal, puisque la loi ne prévoit la mobilisation des employés techniques des chemins de fer que pour le transport des troupes, du matériel et des subsistances de guerre.* »

Sitôt la déclaration de grève connue au Ministère de l'In-

térieur, ordre fut télégraphié, par le Président du Conseil aux Préfets des départements traversés par le réseau du Nord, d'appliquer immédiatement les dispositions prévues par les Administrations de la Guerre, de l'Intérieur et des Travaux Publics, prescrivant l'occupation militaire des gares et des voies ferrées.

A la gare du Nord, un service d'ordre fut immédiatement organisé ; des Compagnies d'infanterie en tenue de campagne occupèrent la gare et les quais, auxquels eurent seulement accès les voyageurs munis de billets.

Des détachements occupèrent également les ateliers de La Chapelle et de la Plaine-Saint-Denis et furent échelonnés sur différents points des lignes du réseau du Nord, dans le but de parer à toute tentative de sabotage contre les lignes télégraphiques, postes d'aiguillage ou autres travaux d'art de la voie ou du matériel. Sitôt la grève déclarée, le mécanicien du train n° 127, partant de la gare du Nord, reçut l'ordre d'annoncer le mouvement à Tergnier et à chaque station de sa route. Toutes les communications télégraphiques ayant été coupées, les administrateurs ne purent télégraphier aux Chefs de gare d'empêcher ce courrier d'accomplir sa mission.

Le Comité de grève, dans la crainte d'un oubli volontaire des Postes ou de la confiscation, comme en 1898, d'une correspondance suspecte, envoya de nombreux cyclistes et automobilistes porter l'ordre de grève à destination des grands centres.

A la gare du Nord, mécaniciens et chauffeurs abandonnèrent leur machine ; les trains restèrent sur les voies, prêts à partir, mais sans locomotive. Les mécaniciens et chauffeurs qui voulurent prendre leur service en furent empêchés par les grévistes. Sur 350 convois quittant la gare du Nord habituellement, 30 seulement purent partir ce jour là. Les trains des grandes lignes qui purent effectuer leur départ furent pilotés par des ingénieurs. Les voies se trouvèrent obstruées par des rames de wagons. A trois heures et demie du soir, la station fut fermée et Paris se trouva dès lors sans communication avec tout le Nord de la France.

Du réseau du Nord, la grève s'étendit immédiatement au réseau de l'Ouest-Etat. Le 11 octobre, à 9 heures du soir, 8.000 cheminots de ce réseau, tant de la gare Saint-Lazare que des dépôts et de la gare des Batignolles, affluèrent aux deux meetings tenus simultanément à la maison des syndiqués, rue Pouchet. Renault, commis révoqué, y exposa les revendications du personnel et Escabasse, délégué des agents, rappela la campagne faite pour le rachat par les cheminots de l'Ouest-Etat.

Il donna lecture de la circulaire du Syndicat National en date du 4 janvier 1909, rappelant aux cheminots :

« Qu'employés de l'Etat, ils devaient apporter dans leur travail un dévouement de tous les instants, car sauvegarder les intérêts du réseau de l'Etat, c'était assurer l'amélioration de leur sort. » Mais l'orateur conclut : « Nous croyions pouvoir compter sur le bon vouloir de l'Administration, mais il n'en fut rien. Aucune des promesses faites n'a été réalisée complètement ; le Parlement est aussi coupable que le Ministre compétent. Il a voté un crédit de 18 millions pour l'amélioration du sort du personnel et sur ce chiffre formidable, on a d'abord prélevé des augmentations variant entre 15.000 francs par an pour un certain nombre d'inspecteurs et 10.000 francs pour le Directeur du Réseau. On a pensé aux petits lorsque les gros ont été bien servis ; cela n'a pas empêché M. Millerand d'affirmer faussement que tous les agents des gares parisiennes gagnaient cinq francs par jour. »

Le Guennic annonça que le Comité de grève venait de décider la cessation du travail sur le réseau et que les autres suivraient le jour même l'exemple du Nord et de l'Ouest-Etat.

Il était à peine dix heures lorsque fut voté l'ordre du jour suivant : (1)

« *Les travailleurs de l'Ouest-Etat, réunis le* 11 *octobre* 1910 *à la Maison des Syndiqués,* 67, *rue Pouchet, décrètent la grève*

(1) *Le Matin,* 12 octobre. *Le Journal des Débats,* 13 octobre 1910.

générale du réseau, solidairement avec tous les réseaux actuellement dans les mêmes dispositions, jusqu'à complète satisfaction des revendications formulées par le Syndicat National ;

« Prennent l'engagement de faire immédiatement le nécessaire auprès de leurs camarades pour l'arrêt immédiat du travail dans la banlieue ;

« Comptent sur le Syndicat National et la Fédération des mécaniciens et des chauffeurs, représentée par le vaillant camarade Toffin, pour que la province, prévenue, fasse le nécessaire pour seconder leurs efforts ;

« Se séparent au cri de : « Vive la Grève générale des cheminots ! »

« Les ouvriers et employés des chemins de fer de l'Etat, réunis le 11 octobre 1910, rue Pouchet, décident de cesser le travail dès demain matin, estimant que le droit de grève qui leur a été reconnu par la loi de 1884 est la seule arme leur permettant de faire aboutir leurs légitimes revendications. »

A la sortie de ce meeting, 600 cheminots se rendirent à la gare Saint-Lazare annoncer à leurs camarades que la grève venait d'être votée ; des exclamations de « *Vive la Grève* » se firent entendre dans toute la gare et les cheminots quittèrent le travail en cortège.

Le Préfet de Police, d'accord avec les Ministres de la Guerre, de l'Intérieur et des Travaux Publics, fit prendre immédiatement aux gares Montparnasse, Saint-Lazare, Batignolles et Vaugirard, les mêmes mesures d'ordre que sur le réseau du Nord. Ces gares, ainsi que de nombreux points du réseau, furent occupés militairement.

Pendant qu'on votait la grève sur le réseau de l'Ouest-Etat, les grévistes faisaient placarder sur les murs de Paris un manifeste en vue d'une grève générale de tous les réseaux ; ce manifeste portant comme entête :

Syndicat National des Chemins de Fer. — Pourquoi les Cheminots font grève?

contenait le texte suivant :

« *Les cheminots font grève parce que légalement c'est leur droit ; parce que, las de promesses toujours renouvelées, mais jamais tenues, ils constatent que Compagnies et Gouvernement se liguant contre eux, ils ne peuvent plus compter que sur leurs propres efforts pour améliorer leurs conditions de travail et de salaires.*

« *Au moment où un conflit si gigantesque et si grave se déchaîne, les cheminots tiennent à préciser les responsabilités de chacun. Ils disent :*

Aux Gouvernants !

« *Vous êtes les véritables responsables, parce que après nous avoir encensés, après avoir reconnu, devant nous, la légitimité de nos revendications, vanté notre patience et notre modération, vous n'avez rien fait pour amener nos dirigeants à céder.*

« *La Chambre avait déclaré qu'elle entendait donner à l'article 9 de la loi sur nos retraites le sens de la rétroactivité. Vous n'avez rien fait pour sanctionner ce vote.*

« *Vous pouviez faire pression sur les Compagnies pour les obliger à discuter avec le Syndicat National qui représente plus de 100.000 syndiqués.*

« VOUS NE L'AVEZ PAS FAIT !

« *Vous pouviez, si vous n'osiez prendre une initiative, demander au Parlement les pouvoirs nécessaires.*

« VOUS NE L'AVEZ PAS FAIT !

« *Vous pouviez invoquer contre les Compagnies l'intérêt public.*

« VOUS NE L'AVEZ PAS FAIT !

« *Vous pouviez menacer les Compagnies de faire appliquer rigoureusement, par le contrôle, des lois et décrets régissant les chemins de fer.*

« VOUS NE L'AVEZ PAS FAIT !

« *Au contraire, vous vous êtes dressé contre nous ; vous avez parlé de mobilisation, abdiquant vos pouvoirs entre les mains des Compagnies dont vous vous êtes faits les valets.*

« *Toujours le Gouvernement est resté le prisonnier des puissances financières de la voie ferrée.*

« *En* 1883, *le Gouvernement faisait voter les conventions scandaleuses qui permettent aux Compagnies de chemins de fer de payer des dividendes à des gens dont le capital est cependant remboursé.*

« *Pendant onze ans, jusqu'en* 1909, *sous les suggestions des Compagnies, vous avez étouffé la loi Berteaux-Rabier-Jaurès. Au moment de la faire voter, vous l'avez amputée des clauses les plus favorables au personnel.*

« *Vous nous avez exclus de la loi du repos hebdomadaire.*

« *Mais, en revanche, vous faisiez cadeau, en* 1909, *de cinq cents millions aux actionnaires de l'Ouest, au détriment de l'Etat.*

« *Tant qu'il s'est agi de l'intérêt des « gros », vous vous êtes largement dépensés.*

« *Quant aux « petits », ils n'ont jamais rien obtenu.*

« *Eh bien, les cheminots sont aujourd'hui écœurés ; ils ne peuvent plus croire à vos promesses. Ils ont assez de phrases creuses. Ils veulent du pain et sont décidés à prendre ce qu'on leur refuse.*

« *Vous êtes donc, autant que les Compagnies, responsables du conflit actuel ; et cela d'autant plus que certains d'entre vous ont été nos éducateurs et ont mis jadis en lumière les tares de la Société actuelle.*

A la Bourgeoisie !

« *Nous disons : nous sommes las de travailler pour des salaires de famine ; de nous faire broyer entre les tampons.*

« *Nous voulons des journées de travail moins longues, moins pénibles.*

« *Nous voulons des salaires meilleurs.*

« *Par notre travail, nous aidons, chaque jour, à l'édification de vos fortunes. Nous sommes des rouages indispensables pour vous. Et vous ne semblez pas vous émouvoir de notre situation misérable.*

« *Vous avez votre responsabilité dans la grève actuelle, parce que vous n'avez pas su faire comprendre à vos représentants*

au pouvoir qu'une ère de plus de justice et d'équité était devenue indispensable.

« **Aux Ouvriers ! Aux Employés !**

« *Nous disons à tous les travailleurs des autres corporations qu'ils doivent nous aider dans la lutte présente.*

« *Beaucoup se trouveront ennuyés, lésés par notre grève ; mais ils doivent songer que nous sommes pour eux des frères de misère, qui luttons pour conquérir un peu de mieux-être.*

« *Nous aussi, nous en avons assez de rester courbés sous le joug des rois du rail ; nous voulons clamer notre désir d'émancipation, notre volonté de faire rémunérer notre travail en proportion de nos efforts et des bénéfices réalisés par les parasites que sont les actionnaires.*

« *Travailleurs de toutes catégories,*

« *Nous sommes convaincus que vous nous comprenez et que nous avons toute votre sympathie.*

« *Le Comité Central de Grève.* »

Des réunions eurent lieu dès lors un peu partout. Dans l'après-midi du 11 octobre, au cours d'un meeting tenu à la Bourse du Travail, salle Ferrer et salle des Grèves, sous la Présidence de Mme Voyer qu'assistait Mme Pouillard, Toffin se fit ovationner en prêchant la résistance au Gouvernement.

« L'ex-camarade Briand, dit-il, doit être bien surpris de notre mouvement. Tout ce qu'il peut faire ne nous empêchera pas de mettre à exécution le programme que nous nous sommes tracé. Nous n'avons qu'à continuer le mouvement car avec les forces dont nous disposons ces Messieurs seront obligés de s'incliner. »

Renault, employé révoqué de l'Ouest, prenant ensuite la parole, se réjouit du mouvement et raconta comment, en dépit du Gouvernement, il put faire de la propagande pour la grève et utiliser le télégraphe pour faire passer le mot d'ordre aux camarades de province ?

Guérin, du Nord, Sauvé, de l'Orléans, Lemoine, secré-

taire du Groupe Paris-Nord se succédèrent ensuite à la tribune pour exhorter les grévistes à ne suspendre la grève qu'après satisfaction complète accordée à leurs réclamations. Des acclamations accueillirent leurs paroles et les cheminots se séparèrent au chant de l'*Internationale* après avoir adopté l'ordre du jour suivant : (1)

« *Les cheminots, réunis le 11 octobre à la Bourse du Travail de Paris, après avoir entendu les divers orateurs qui sont venus exposer les causes du mouvement de grève qui s'est produit sur le réseau du Nord, décident de continuer la grève jusqu'à complète satisfaction de leurs revendications.*

« *Ils y ajoutent la réintégration des camarades révoqués pour action syndicaliste.*

« *Toutefois, ils déclarent que conscients de la gêne apportée par la grève dont ils rendent responsables le Gouvernement et les Compagnies, ils proposeront aux bureaux du Comité du réseau, du Syndicat National et du siège central de la Fédération, de se réunir pour discuter sur l'utilité d'une demande d'audience au Conseil d'administration de la Compagnie.*

« *Toutefois, ils n'abdiquent pas la volonté d'obtenir une entrevue collective des Directeurs des Compagnies avec le Syndicat National et la Fédération des mécaniciens et chauffeurs.* »

Dans la soirée, les Secrétaires des Comités des réseaux, après une longue délibération au siège du Syndicat National, votèrent l'ordre de grève générale, ainsi conçu :

Ordre de Grève

Le Syndicat National des travailleurs des chemins de fer de France et des Colonies porte à la connaissance de tous les cheminots de tous les réseaux que la grève est complète sur le réseau du Nord.

Il leur fait savoir aussi que depuis ce moment, le camarade

(1) *Le Journal des Débats*, 13 octobre. *Le Matin*, *Le Journal*, 12 octobre 1910.

Toffin, président de la Fédération des mécaniciens, a été révoqué ; que le Gouvernement a communiqué à la Presse des notes qui constituent des menaces d'arbitraire et d'illégalité à l'encontre des travailleurs des chemins de fer réclamant leur droit.

En présence de cette situation, le Syndicat National a décidé de faire appel à tous les réseaux pour réaliser immédiatement la grève générale.

En conséquence, tous les réseaux sont invités à mettre à exécution, dans le plus bref délai et aussitôt que cette communication leur parviendra, les mesures indispensables à la réussite du mouvement.

Pour le Comité central de grève et par ordre :
Le Secrétaire : Albert Lemoine.

Le Président de la Fédération des mécaniciens et chauffeurs :
Toffin.

Toute la nuit, le Comité de grève répandit l'ordre de grève dans les gares parisiennes par la distribution de prospectus portant l'appel suivant :

Lève la tête Cheminot

Assez de récriminations contre ton malheureux sort. Le Syndicat est fort. Le Syndicat est prêt.

Tes maîtres, les actionnaires, ne veulent pas te donner ton dû, qui te permettrait, toi et les tiens de vivre convenablement. Prends-le.

Arrache à la cupidité de tes maîtres ton augmentation de salaire, ton repos hebdomadaire, si tu ne l'as pas, la rétroactivité pour la retraite, surtout si tu es vieux en service, la réduction des heures de travail, plus d'hygiène, plus de sécurité dans le travail ; en un mot, conquiers par ta virilité plus de mieux-être.

Tous les moyens pacifiques ont été employés ; les Compagnies sont intransigeantes. Nos gouvernants font emprisonner et

blesser les plus énergiques d'entre nous qui réclament, dans la rue, un salaire meilleur et plus de justice.

N'aie pas peur. Ne sois pas hésitant. N'écoute pas, s'il s'en trouve, les trembleurs, les jaunes qui pourraient faire appel à la lacheté.

Sois un Homme !

Dis-tois bien, et ta conscience le crie en toi, que tu as le devoir de faire le geste nécessaire pour que les tiens ne souffrent pas cruellement, et pour toute la vie, de la misère.

Sois courageux, fais grève, la victoire t'apportera la douce joie du devoir accompli.

Tu feras grève, car tu as confiance en ceux qui la dirigent, car ce sont des travailleurs comme toi.

Si tous suivent nos conseils, nous triompherons, ce qui nous permettra d'imposer aux Compagnies, qu'elles paient les salaires des jours de grève.

Par la cessation du travail, nous imposerons notre cahier de revendications, nous démontrerons notre force et inspirerons, dans l'avenir, aux Compagnies, une crainte telle que nous pouvons affirmer que les nouvelles revendications que nous pourrons présenter ultérieurement seront solutionnées plus rapidement.

Camarade, fais ton devoir ; ne pas le faire serait, en la circonstance, commettre un crime envers tous ceux qui te sont chers et envers tes camarades.

Le Comité Central de Grève.

Dans la journée du 12 octobre, malgré une certaine agitation et quelques absences parmi le personnel du P.-L.-M., de l'Est et de l'Orléans, le service marcha à peu près comme de coutume sur ces réseaux. Les réunions, toutefois se multiplièrent et dans la journée du lendemain, les agents du P.-L.-M., de l'Est et de l'Orléans décidèrent tour à tour la cessation du travail sur leurs réseaux et acclamèrent la grève par des ordres du jour différents.

En présence de ces faits, les mesures du gouvernement furent immédiates et décisives. Les gares parisiennes, les postes d'aiguillage et les points importants des lignes furent occupés militairement dès la suspension du travail sur les différents réseaux. Une dépêche fut adressée aux Préfets les priant de prendre, d'accord avec l'autorité militaire, les dispositions qu'ils jugeraient nécessaires. Il leur était également recommandé de s'entendre avec les parquets pour que toute entrave à la liberté du travail, tout acte de sabotage et provocation à ces actes fussent immédiatement réprimés.

M. Briand exposa à la presse, qui l'interrogeait, la manière brusque dont la grève s'était déclarée, sans aucune raison, au lendemain même d'une entrevue que les délégués de la Fédération des Mécaniciens et Chauffeurs et du Syndicat national des Chemins de fer avaient eue avec lui et le Minitre des Travaux publics.

« J'ai eu, disait M. Briand, l'occasion de mettre dans mon cabinet les délégués qui étaient venus me trouver en garde contre leur propre imprudence. Je ne leur ai pas laissé ignorer qu'elle les exposait à de redoutables châtiments ; ils n'ont pas tenu compte de mes conseils, ni de la bonne volonté du gouvernement au service de leur cause. Tant pis pour eux ! Le gouvernement est décidé à protéger la liberté du travail par tous les moyens. Il est armé par le Code pénal, par la loi de 1845, par celle de 1881, contre les coupables ».

Le Gouvernement, selon M. Briand, se trouvait en présence non d'une grève, mais d'un mouvement « insurrectionnel, d'une véritable entreprise criminelle ». (1)

A la suite des instructions reçues de la Chancellerie, une une conférence réunit, le 12 octobre, au cabinet de M. Fabre, procureur général de la Seine, MM. Monier, procureur de la République ; Lescouvé, directeur des affaires criminelles ; de Casabianca, substitut du service central ; Drioux, juge d'instruction ; Mouquin, directeur des recherches, et Roy, com-

(1) *Le Matin*, 13 octobre.

missaire divisionnaire. (1) Ces magistrats abandonnèrent l'information pour complot contre la sûreté de l'Etat à laquelle ils s'étaient arrêtés quelques instants, et décidèrent de continuer les poursuites qui étaient déjà commencées contre les auteurs d'infractions à la loi du 15 juillet 1845 sur les chemins de fer et à l'article 23 de la loi du 29 juillet 1881 concernant la provocation aux crimes et délits. Les juges d'instruction et les substituts au parquet de la Seine reçurent l'ordre de se tenir en permanence au Palais de Justice. Un certain nombre d'actes de sabotage, tels que : fils télégraphiques coupés, commandes de signaux détruits, ayant été commis sur la voie ferrée, à la Courneuve, à Saint-Denis et à Aubervilliers, des informations judiciaires furent immédiatement ouvertes contre ces faits.

M. Drioux, juge d'instruction, saisi d'un réquisitoire du parquet, décerna de nombreux mandats d'amener contre des personnes résidant à Paris et dans le département de la Seine.

Les membres du Comité de grève ayant eu connaissance de la décision du Parquet de faire opérer l'arrestation des principaux meneurs de la grève, ceux-ci se réunirent au siège du Syndicat national, 20, rue Notre-Dame-de-Nazareth, et prirent les décisions suivantes qui furent communiquées à la presse dans la nuit du 12 octobre :

1° *Le Comité de grève décide que les camarades menacés d'arrestation se tiendront à la disposition de M. Briand dès l'heure légale des arrestations, dans les locaux de l'*Humanité ;

2° *Le Comité de grève prévient les cheminots que toutes les dispositions sont prises pour assurer la direction de la grève par le remplacement des camarades arrêtés, si M. Briand donne suite à ce projet* ;

3° *Le Comité de grève se félicite de constater que sur tous les réseaux son appel a été entendu.*

A tous les cheminots, à tous les serfs de la voie ferrée nous

(1) *Le Journal des Débats*, 14 octobre.

crions : Courage ! nous serons vainqueurs. De notre fermeté dépend notre avenir. Vive la grève !

Pour le Comité de grève :
Le Secrétaire, LEMOINE.

Conformément à cette décision, les militants qui se savaient sous le coup d'un mandat d'amener, parmi lesquels les citoyens : Toffin, Le Guennic, Bidamant, Lemoine, Renaudel, au nombre d'une vingtaine environ, passèrent la nuit du 12 dans les bureaux de rédaction de l'*Humanité*, rue du Croissant, attendant l'arrivée des officiers de police chargés de procéder à leur arrestation. (1) Plusieurs membres du parti socialiste, notamment MM. Jaurès, Vaillant, Dejante, Willm, Aubriot, Compère-Morel, se trouvaient également avec eux pour les assister lors de l'exécution des mandats d'amener. A 10 heures du matin, MM. Lépine et Hamard arrivèrent aux bureaux de l'*Humanité*. Reçus par M. Renaudel, ils furent introduits dans la salle de rédaction où les assistants s'étaient groupés sur des bancs et des tables. M. Jaurès et M. Vaillant déclarèrent, « au nom de la République, protester énergiquement contre l'arbitraire du Gouvernement ». « C'est la continuation du discours du Père-Lachaise, » observa M. Lépine dont la réflexion provoqua les cris des assistants. Le silence rétabli, M. Hamard notifia les mandats dont il était porteur aux adresses de Branduy, administrateur des Compagnies secondaires ; Le Guennic, membre du Conseil du Syndicat des agents de l'Etat ; Renault, secrétaire du groupe Paris-Batignolles-Etat ; Toffin, secrétaire des mécaniciens et chauffeurs du Nord ; Lemoine, secrétaire du groupe Nord. L'ajournement de l'exécution du mandat de Challeix fut accordé par M. Hamard sur l'observation de l'intéressé et de Me Lafont, avocat, que l'orthographe du nom était inexacte sur le mandat.

Dans la journée, Bidegarray, secrétaire général du Syndicat national des chemins de fer de France et des Colonies, fut arrêté à son retour de Bayonne alors qu'il rentrait à son domi-

(1) *Le Journal des Débats*, 14 octobre.

cile. Quiévrain, membre du Conseil du groupe de Paris-Grenelle ; Emile Escabasse, membre du Conseil d'administration du Syndicat national des travailleurs des chemins de fer ; Lucien Jaques, chauffeur à Argenteuil ; Pierre Berthelot, secrétaire du groupe de Sotteville-lès-Rouen, furent aussi arrêtés à leur domicile.

Conduits immédiatement devant M. Drioux, juge d'instruction, ils furent tous inculpés en vertu des articles 16, 17 et 18 de la loi du 15 juillet 1845 et furent écroués à la prison de la Santé.

M. Gustave Hervé, rédacteur de la *Guerre Sociale*, détenu à la prison de la Santé, écrivait le même jour à son avocat, Me Jacques Bonzon :

« Le sympathique M. Guichard, de la brigade des anarchistes, vient de perquisitionner dans ma nouvelle cellule, où je viens d'être mis au secret. Il a daigné m'avertir que je suis inculpé de complicité dans l'affaire qui a amené ce matin l'arrestation de Lemoine et Compagnie. »

Me Bonzon ne tarda pas à apprendre de Me Fabre que son client n'était nullement impliqué dans l'instruction de cette affaire et que les mesures prises contre lui avaient eu seulement pour but d'empêcher sa collaboration à la *Guerre Sociale*, où des perquisitions faites par M. Guichard amenèrent l'arrestation de MM. Merle et Almereyda, ainsi que celles de quatre rédacteurs du même journal : MM. Perceau, Jobert, Violette, Goldschild (1).

Il fut procédé par la suite à de nombreuses arrestations, tant en province qu'à Paris, pour violation des lois de 1845 et 1881, entraves à la liberté du travail et actes de sabotage.

(1) *Le Matin*, 14 octobre.

Section III

La Mobilisation

M. Fallières, président de la République, informé de la déclaration de grève, quitta immédiatement sa villégiature du Loupillon pour rentrer à Paris.

Les ministres et sous-secrétaires d'Etat réunis en Conseil de cabinet au ministère de l'Intérieur, le 12 octobre, sous la présidence de M. Briand, examinèrent la situation créée par la déclaration de grève.

Le Président du Conseil, après avoir exposé la manière inopinée dont la grève avait éclaté, rendit compte des mesures qu'il avait prises et de celles qu'il comptait prendre, d'accord avec le Ministre de la Guerre, pour la répression rapide du mouvement des cheminots. Le Conseil ayant approuvé toutes les dispositions de M. Briand, on vit paraître, au *Journal Officiel* du 12 octobre, un rapport du Ministre de la Guerre au Président de la République, en date du 16 juillet 1910, proposant la modification des sections des chemins de fer de campagne dans les termes suivants :

Rapport au Président de la République Française

Paris, le 16 *juillet* 1910.

Monsieur le Président,

La loi du 28 décembre 1888 met, en cas de guerre, sous les ordres du ministre de la guerre, le service des chemins de fer sur toute l'étendue du territoire. D'autre part, les Compagnies et administrations de chemins de fer sont tenues, par application de la loi du 3 juillet 1877, de mettre à la disposition du gouvernement toutes leurs ressources en personnel et en matériel.

Sauf les hommes classés comme réservistes au 5e régiment du Génie, les agents et employés des cinq grandes Compagnies et administrations des chemins de fer de l'Etat, soumis aux obli-

gations militaires, sont placés en principe, dès le temps de paix dans la « non affectation ». En cas de mobilisation, ils restent à leur poste, à la disposition du ministre de la guerre, pour assurer l'exécution des transports de mobilisation et de concentration, concurremment avec les agents non soumis aux obligations militaires.

Seuls, les agents désignés pour faire partie des sections de chemins de fer de campagne, dont l'organisation est prévue par la loi précitée du 28 décembre 1888, sont classés dans l'affectation spéciale et sont susceptibles d'être rappelés sous les drapeaux, lorsque l'appel de ces unités de deuxième ligne est prescrit par le ministre.

Jusqu'à ce jour, aucune disposition spéciale n'a été prise pour fixer, au cours de leur service sur les réseaux, la situation militaire hiérarchique des hommes classés dans la non-affectation, pour assurer leur encadrement et prévoir leur emploi éventuel dans les formations mobilisées.

Il paraît indispensable de combler cette lacune et de constituer, avec le personnel actuellement non affecté, des unités de complément rattachées aux sections de chemins de fer de campagne.

Si vous partagez cette manière de voir, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien revêtir de votre signature le projet de décret ci-joint, complétant dans l'ordre d'idées exposées ci-dessus les dispositions contenues dans le décret du 8 décembre 1909, portant organisation des sections de chemins de fer de campagne.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon respectueux dévouement.

Le Ministre de la Guerre,

BRUN.

Approuvé :

Le Président de la République,

FALLIÈRES.

Ce rapport était immédiatement suivi du décret que nous rapportons codifiant, à la date du 16 juillet 1910, les modifications proposées :

Décret

Le Président de la République Française, sur le rapport du Ministre de la Guerre ;

Vu la loi du 24 juillet 1873 ;

Vu la loi du 13 mars 1875 ;

Vu la loi du 3 juillet 1877 ;

Vu la loi du 28 décembre 1888 ;

Vu le décret du 5 février 1889 sur l'organisation du service militaire des chemins de fer ;

Vu la loi du 13 juillet et du 18 décembre 1908 sur le rachat du réseau de l'Ouest ;

DÉCRÈTE :

Le décret du 8 décembre portant organisation des sections de chemins de fer de campagne est complété ainsi qu'il suit :

ARTICLE 4 *bis*. — En dehors de la composition prévue au tableau A, les sections de chemins de fer de campagne comprennent un nombre variable de subdivisions complémentaires destinées à fournir le personnel et les cadres nécessaires pour renforcer ou maintenir au complet les sections déjà formées, et à entrer éventuellement dans la composition des nouvelles sections, à créer en temps de guerre par le Ministre de la Guerre.

Le nombre de ces subdivisions complémentaires, leur composition et leur répartition entre les réseaux sont déterminées par le Ministre de la Guerre.

Ces éléments sont appelés à l'activité au moment de la mobilisation et les agents qui les constituent, classés dès le temps de paix dans l'affectation spéciale, sont maintenus provisoirement à la disposition des commissions du réseau, sur les lignes exploitées par les Compagnies.

Le Ministre de la Guerre est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 16 juillet 1910.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

Le Ministre de la Guerre,

BRUN.

Ce décret était suivi lui-même d'une instruction du Ministre

de la Guerre organisant la subdivision complémentaire et effectuant la nomination en ces termes :

Sections des Chemins de fer de campagne

Nominations d'Agents secondaires

Par application des dispositions du décret du 16 juillet 1910 et de l'instruction du 10 décembre 1909, modifiée le 16 juillet 1910, le Ministre de la Guerre a nommé, à la date du 1er septembre 1910, à des emplois d'agents secondaires au titre des subdivisions territoriales complémentaires, créées dans la 5e section des chemins de fer de campagne, 27.860 agents de la Compagnie du Nord.

Nominations d'Agents supérieurs

Par décret du Président de la République en date du 1er septembre 1910, rendu sur la proposition du Ministre de la Guerre, sont nommés aux emplois ci-après, dans la 5e section des chemins de fer de campagne, les employés et agents de la Compagnie du Nord dont les noms suivent (ici figure une liste comprenant les noms de 1.369 agents de la Compagnie du Nord).

Enfin, à la suite de ces divers documents figurait l'arrêté ministériel, que nous reproduisons, portant ordre d'appel de la 5e section des chemins de fer de campagne et d'une partie de la 8e section (agents du réseau du Nord).

Conformément à la loi du 28 décembre 1888 et aux dispositions du décret du 8 décembre 1909, modifié le 16 juillet 1901, le personnel de la 5e section des chemins de fer de campagne et des subdivisions complémentaires territoriales qui y sont rattachées, ainsi que le personnel de la division de traction de la 8e section, sont convoqués pour une période de vingt et un jours à dater du 13 octobre 1910.

Les agents supérieurs et secondaires des unités désignées ci-dessus, devront se conformer aux prescriptions portées sur les convocations et ordres d'appel individuels qui leur sont adressés pour cette période.

Ils continueront à assurer le service normal sur le réseau ferré

auquel ils appartiennent, d'après les ordres qu'ils recevront de leurs supérieurs hiérarchiques et dans les conditions fixées par le décret précité et par l'instruction ministérielle du 10 décembre 1909, modifiée le 16 juillet 1910.

Paris, 11 octobre 1910.

Le Ministre de la Guerre,
BRUN.

Cet arrêté, mobilisant les agents de la Compagnie du Nord, fut étendu à tous les réseaux, sauf à celui du Midi. Un nouvel ordre d'appel parut, en effet, à l'*Officiel* du 13 octobre, convoquant à partir du 14 octobre, à l'effet d'accomplir une période de 21 jours, les agents de l'Est, de l'Etat, de l'Ouest-Etat, de l'Orléans et du P.-L.-M. qui étaient nommés à la date du 1er septembre à des emplois dans les sections correspondantes à leurs réseaux respectifs (1).

Par suite de ces arrêtés mobilisant les agents secondaires et supérieurs de la section des chemins de fer de campagne, les cheminots ne répondant pas à l'appel à eux adressé tombaient sous l'application de l'article 230 du Code pénal militaire, ainsi conçu :

« Sont considérés comme insoumis et punis d'un emprisonnement d'un mois à un an, les engagés volontaires et les hommes appelés par la loi qui, n'ayant pas déjà servi, ne se sont pas rendus à leur destination, hors le cas de force majeure, dans le mois qui suit le jour fixé par leur ordre de route.

« Sont également classés comme insoumis et punis de la même peine les hommes de la disponibilité et de la réserve de l'armée active, de l'armée territoriale et de la réserve de cette armée, à quelque catégorie qu'ils appartiennent qui, ayant déjà servis et étant appelés à l'activité par ordre individuel, ne se sont pas rendus à leur destination, hors le cas de force majeure, dans les quinze jours qui suivent celui fixé par leur ordre de route. »

En réponse aux ordres de mobilisation, le Comité de grève invita immédiatement les cheminots à ne pas se rendre à l'ap-

(1) *Journal Officiel*, 13 octobre 1910, p. 8426.

pel de vingt et un jours, par l'affiche suivante qui fut placardée sur les murs de Paris :

Contre la mobilisation

CAMARADES,

Le Gouvernement, dès maintenant, se jette aux mesures de violence contre les travailleurs des chemins de fer.

Après les révocations qui ont précédé la grève, hier, le Gouvernement a révoqué notre camarade Toffin. Aujourd'hui, les journaux publient l'ordre de mobilisation militaire qui doit être le prélude de révocations plus nombreuses.

L'ordre de mobilisation est illégal ; toutes les mesures qu'il engendre avec lui seront elles-mêmes illégales et frappées de nullité.

Le Gouvernement n'a pas pensé, d'ailleurs, que la loi du 9 juin 1877, chapitre 5, article 230, prévoit que les hommes mobilisés ont quinze jours pour répondre à la mobilisation en temps de paix.

Ainsi, la mesure gouvernementale est illégale ; elle est en même temps vaine. Car aucun de vous ne répondra à l'appel qui lui sera adressé, aucun de vous ne se laissera influencer par les menaces ou par les lettres de révocation. Vous êtes des milliers d'hommes solidaires ; il n'est pas de Gouvernement, pas de Compagnie qui puisse résister à votre juste revendication, si, forts de votre droit, vous avez tous ensemble la volonté de le faire triompher. Aucun de vous ne se laissera non plus troubler par l'accusation combinée entre M. Briand et M. Sartiaux, que notre grève est « politique et révolutionnaire ».

Ce sont des revendications corporatives que nous avons élevées, c'est à votre action corporative seule que nous faisons appel.

Camarades ! la grève de tous les réseaux est déclarée.

L'opinion publique, qui sait notre misère, est avec nous. Jusqu'au bout, jusqu'à la dernière énergie, luttons pour notre droit.

Vous ne répondrez pas à l'ordre de mobilisation.

Vive la grève !

LE COMITÉ DE GRÈVE.

Il est à noter, dans cette invitation à la résistance adressée aux grévistes, l'erreur d'interprétation des dispositions légales commise par le Comité de grève.

La loi militaire, sans doute, ne prévoit le délit d'insoumission qu'après une absence illégale de quinze jours, mais dès le moment fixé par l'ordre d'appel, l'agent qui ne s'était pas présenté était passible d'une peine disciplinaire, tant de la part de l'autorité militaire que de la Compagnie à laquelle il appartenait.

Après un délai de trois jours francs, l'agent réfractaire était susceptible d'être ramené à son poste par la gendarmerie. La situation des agents révoqués et des insoumis militaires fut du reste très clairement précisée par une note du ministère dont nous rapportons le texte :

I. — Tout agent révoqué, avant la date de la convocation de la section, n'appartient plus à l'affectation spéciale ; sa convocation est sans objet. Il doit être signalé au bureau de recrutement, comme rentrant désormais dans le droit commun, et non accepté s'il rejoint.

II. — Tout agent secondaire, qui n'a pas répondu à la convocation, qui a été révoqué postérieurement et qui rejoint avant l'expiration des délais d'insoumission est, sauf le cas d'excuse légitime, l'objet d'une punition de prison, qu'il subit immédiatement, puis il est procédé à son égard ainsi qu'il suit :

1° Si la révocation a été motivée par le seul fait de ne s'être pas présenté dans un délai déterminé par la Compagnie ou l'Administration de chemins de fer dont il dépend :

a) Ou bien la Compagnie ou l'administration consent à revenir sur cette révocation, et l'agent achève sa période ;

b) Ou bien la Compagnie ou l'administration maintient la révocation, et l'agent est envoyé en congé ; il est signalé au recrutement comme rentrant dans le droit commun ;

2° Si l'agent a été révoqué définitivement pour une faute professionnelle, le commandant de la section fait subir tout d'abord à cet agent la punition qui lui est infligée pour retard et éventuellement celle qu'il pourrait avoir encourue pour manquement à la discipline concordant avec la faute professionnelle ; puis, à

l'expiration de ces punitions, il l'envoie en congé. L'agent est signalé au recrutement comme rentré dans le droit commun.

III. — Tout agent secondaire qui se présente après avoir dépassé les délais d'insoumission est maintenu, même révoqué, en service par le commandant de la section et est immédiatement l'objet d'une plainte en insoumission.

IV. — Tout agent qui, au cours de sa période, encourt la peine de révocation pour faute professionnelle revêtant en même temps le caractère d'une faute militaire ou d'une atteinte à la discipline, subit la peine disciplinaire encourue de ce chef avant d'être renvoyé. Il est signalé, au moment de son renvoi, au recrutement, comme rentré dans le droit commun.

V. — Tout agent supérieur, se trouvant dans un des cas visés ci-dessus, entraînant une punition de prison pour les agents secondaires, sera puni des arrêts de rigueur ; il en sera rendu compte d'urgence au Ministre de la Guerre (Etat-major de l'armée, 4e bureau), qui indiquera les conditions dans lesquelles la punition sera subie.

Hommes punis

Conformément aux dispositions de l'article 193 du décret du 25 mai 1910 sur le service intérieur, les agents secondaires punis de consigne ou de salle de police continuent à faire leur service.

En ce qui concerne les agents punis de prison, ils peuvent, si la mesure est reconnue utile, et de toute façon en cas d'insuffisance du personnel, continuer à participer au service.

Dans ces conditions et par dérogation aux prescriptions de l'instruction spéciale du 13 octobre 1910 ils sont, en dehors des heures de travail, enfermés dans un local de la gare à laquelle ils appartiennent.

Insoumis

Un délai de trois jours francs est accordé pour rejoindre, à partir de la notification de l'ordre de route par la gendarmerie. De l'expiration du troisième jour courent les délais d'insoumission, soit quinze jours.

Mais, dès le quatrième jour après la notification, l'agent pourra être recherché, s'il est nécessaire, et arrêté par la gendarmerie.

Les agents qui se sont présentés ou auront été amenés par la gendarmerie à la gare où ils doivent rejoindre avant l'expiration

du délai d'insoumission, mais après le 15 octobre, à six heures du matin, devront être signalés par les commandants de section au commandant du bureau spécial du recrutement de Paris. Le commandant de la section leur infligera, à moins d'excuse légitime, une punition disciplinaire de prison (8 jours au maximum pour les hommes appartenant aux classes de la réserve, 4 jours au maximum pour ceux appartenant aux classes de l'armée territoriale ou de la réserve).

Tout agent ayant fait acte de présence à son poste est considéré comme ayant rejoint. Il est inscrit immédiatement sur la liste d'immatriculation. A partir de ce moment, s'il refuse d'obéir ou s'il abandonne son service, il est justiciable des tribunaux militaires, soit pour refus d'obéissance, soit pour abandon de son poste (ou désertion, si son absence dûment constatée dépasse 6 jours).

L'appel des agents pour une période d'instruction militaire produisit l'effet qu'on en attendait ; à part quelques exceptions sur les différents réseaux, les grévistes retournèrent aux autorités militaires le récépissé de l'ordre qu'ils avaient reçu et rentrèrent prendre leur service à leur Compagnie.

« La note pittoresque de la grève », nous dit le *Journal*, a été l'insigne de militarisation porté par les cheminots. Cet insigne se composait simplement, d'un brassard portant deux chiffres. Un chiffre romain indiquant le numéro de section, chaque section correspondant à un réseau ; un chiffre arabe, indiquant le numéro de la subdivision. Ce brassard avait une couleur jaune, pour les agents de la traction (hommes d'équipe, aiguilleurs, garde-barrières) ; rouge, pour les mécaniciens et chauffeurs ; blanc, pour les employés supérieurs, avec un nombre de galons suivant le grade correspondant à celui d'officier. (1)

(1) *Le Journal*, 15 octobre.

Section IV

La fin de la Grève

A partir du jour de la mobilisation, la situation s'améliora de jour en jour sur tous les réseaux. Les rentrées se produisirent dans toutes les gares, et le nombre de départs des trains commença à s'accroître. Ce fut le commencement de la détente.

Au cours d'une visite faite à M. Briand par les Directeurs des Compagnies du Nord, de l'Est, du P. L. M. et de l'Orléans, ceux-ci déclarèrent qu'ils seraient heureux de recevoir, par l'intermédiaire du Président du Conseil, les objections de leur personnel et qu'ils étaient disposés à y répondre.

Le Comité de Grève fit encore apposer sur les murs de Paris le texte suivant, s'adressant au public et portant à sa connaissance le contenu d'une lettre adressée à M. Briand.

Au Public

Travailleurs, ouvriers, employés, hommes et femmes de toutes les classes, notre grève vous arrête dans vos occupations, vous gêne dans votre travail, dans votre joie ou dans vos peines. Et cependant, vous nous avez donné et vous nous maintenez votre sympathie entière.

Du fond du cœur, merci !

Vous savez bien que c'est contraints par notre misère, après avoir tenté vainement, depuis six mois, de discuter nos intérêts avec nos Compagnies, que nous nous sommes décidés à suspendre le travail. Nous ne faisons pas la grève pour la grève, et nous ne tenons pas plus à prolonger notre mouvement que nous ne tenions à le déchaîner.

Lettre à M. Briand

Voici la lettre que nous adressons à l'homme qui a la « lourde responsabilité du pouvoir » ; qui peut, dans ce moment, tout pour le public et pour nous :

À M. Aristide Briand,
Président du Conseil des Ministres,

Monsieur le Président du Conseil,

Le 28 mai 1910, nous vous avisions que nous avions écrit aux Compagnies de chemins de fer et nous vous demandions d'user de votre haute autorité auprès des différentes Compagnies pour qu'une réponse favorable soit donnée à notre demande d'entrevue.

Le 20 septembre, nous vous demandions à connaître la réponse à notre lettre ; vous avez officiellement communiqué à une délégation de nos Comités de Réseau le refus opposé par les Compagnies à notre demande. Depuis, et par suite d'incidents où les employés de chemins de fer ne se reconnaissent point de responsabilité, la grève de tous les réseaux a été déclarée. Pendant la grève, comme avant, au moment même où sur tous les réseaux les employés ont affirmé sans conteste leur commune solidarité, avec l'inébranlable volonté d'obtenir satisfaction, nous venons vous dire que nous sommes toujours à votre disposition et à celles des Compagnies pour une entrevue générale.

Veuillez agréer, Monsieur le Président du Conseil, l'assurance de notre profond attachement à l'intérêt public.

Le Secrétaire du Comité de Grève,
A. Lemoine.

La parole est maintenant à M. le Président du Conseil.

Pour nous, simplement et sans faiblesse, nous suivons le plan que nous nous sommes tracé.

Si M. le Président du Conseil ne nous répond que par des menaces ou par des violences arbitraires, l'opinion publique jugera. Elle compte encore en France.

Le Comité de Grève.

En réponse à cette lettre, le Président du Conseil répondit à la Presse qui lui demandait ce qu'il en pensait, que le Gouvernement s'était toujours mis à la disposition du personnel des chemins de fer pour la transmission de ses réclamations aux Compagnies, à la condition que celles-ci fussent précises, par points et articles.

La procédure, faisait-il remarquer, avait été acceptée par le personnel, et la grève avait pourtant éclatée en pleins pourparlers. Sans rendre responsable des faits l'immense majorité des employés de chemins de fer, le Gouvernement, disait-il, restera toujours ouvert à toutes les tentatives de conciliation du personnel dans le but d'une solution amiable.

Le 14 octobre, le Comité de Grève, n'ayant pas reçu de réponse à la lettre qu'il avait adressée au Président du Conseil, lui écrivait à nouveau dans les termes suivants :

Paris, 14 *octobre* 1910.

Monsieur le Président du Conseil,

Hier, 13 octobre, à 11 heures, nous avons eu l'honneur de remettre au Ministère de l'Intérieur une lettre précisant les intentions des travailleurs de la voie ferrée. Aujourd'hui, 14 octobre, à 11 heures, nous n'avons pas encore la lettre de réponse que nous étions en droit d'attendre. Estimant que chaque heure qui passe aggrave les responsabilités et lèse plus gravement les intérêts du public, nous venons vous demander, Monsieur le Président du Conseil, de nous faire connaître vos intentions.

Veuillez agréer, Monsieur le Président du Conseil, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Pour le Comité de grève et par ordre,
Grandvallet.

Le 15 octobre, le groupe des députés de Paris et du département de la Seine se réunit au Palais-Bourbon et décida d'envoyer une délégation au Président du Conseil pour lui faire part de l'inquiétude éprouvée par la population parisienne au sujet de l'alimentation et des transports, en même temps que pour lui demander s'il avait l'intention de faciliter la reprise des négociations entre les Compagnies et le personnel des chemins de fer. En dehors des députés et des journalistes, personne n'eût accès ce jour-là au Palais-Bourbon. L'entrée en fut formellement interdite aux délégués socialistes, parmi lesquels se trouvaient MM. Poisson, Bezonbes et Jean Va-

renne, qui se présentèrent pour communiquer avec les membres du Parlement, et en dépit des vives protestations de MM. Laporte, Compère-Morel, Jules Guesde et Mauger, qui laissèrent une protestation écrite contre cette interdiction entre les mains du Secrétaire Général de la questure (1).

La délégation des députés qui rendit visite à M. Briand se composait de : MM. Georges Berry (Président), Depasse, Jules Coutant, Charles Deloncle, Chenal, amiral Bienaimé, Charles Benoist, Brunet, Pâté, Charles Lebouc, Dubois, Bussat, Desplas, Ernest Roche, Messimy, Albert Thomas, Albert Wilm, Voilin, Failliot, Escudier et Steeg.

M. Briand rappela à ces délégués la genèse du mouvement des cheminots. Il leur montra que s'étant toujours mis à la disposition des délégués du personnel des chemins de fer, ses interventions auprès des Compagnies avaient déjà valu aux employés des améliorations de situation importantes. A la question qui lui fut posée de savoir s'il répondrait officiellement au Comité de Grève, M. Briand déclara que sa décision était conforme aux déclarations faites à la Presse précédemment, mais que le Gouvernement ayant militarisé les cheminots, toute idée de grève était disparue et que dans ces conditions il était inadmissible qu'il répondit à un Comité de grève. M. Briand se déclara néanmoins prêt à reprendre la procédure de conciliation telle qu'elle avait été adoptée avant la grève. A l'issue de cette entrevue, M. Georges Berry proposa aux délégués parlementaires de se faire intermédiaires entre le Gouvernement et le personnel des chemins de fer. Cette proposition ayant été acceptée des délégués, M. Berry convoqua au Palais-Bourbon, pour le 16 octobre, à 2 heures de l'après-midi, d'une part, le groupe des députés de la Seine, et d'autre part, les délégués du Syndicat National et de la Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs (2).

Les Conseillers municipaux unifiés s'apprêtaient eux aussi à intervenir auprès du Gouvernement, mais apprenant

(1) *Le Journal*, 14 et 15 octobre 1910.
(2) *Journal des Débats*, 16 octobre.

l'initiative prise par les députés ils décidèrent d'attendre et de les laisser agir.

Des divergences de vues s'étant produites au sujet de la grève parmi les députés de la Seine, la réunion organisée par M. Berry ne put avoir lieu.

Certains députés prétextèrent au dernier moment que des membres du groupe n'avaient pas été régulièrement convoqués, d'autres jugèrent qu'il était nécessaire de provoquer une réunion préalable des députés de la Seine. La réunion fut remise à plus tard par M. Georges Berry, et le Syndicat et la Fédération nationale des mécaniciens et chauffeurs qui avaient accepté d'envoyer des délégués, furent avisés d'avoir à s'en abstenir. (1)

Le groupe parlementaire comprenant environ 201 membres se réunit le 16 octobre, au Palais Bourbon. Un petit nombre seulement des députés furent présents à cette réunion, présidée par M. Jaurès, et à laquelle, MM. Leboucq, Desplas, Messimy et Steeg refusèrent de se rendre, sous prétexte que les députés de la Seine avaient échoué dans leur tentative de conciliation.

MM. Jaurès, Aubriot, Ceccaldi, Couesnon, Fournol et Vaillant ayant pris la parole, le groupe parlementaire décida « qu'il y avait lieu d'intervenir auprès du Gouvernement afin que des négociations s'engagent immédiatement entre le Syndicat national et la Fédération nationale des mécaniciens et chauffeurs d'une part, et l'ensemble des Compagnies d'autre part, et qu'une délégation rendrait compte à M. Briand de la décision prise ». (2)

Cette délégation, composée de : MM. Camelle, Ceccaldi, Couesnon, Fournol, Thalamas, René Besnard, Victor Fort et Albert Thomas, fut reçue immédiatement par M. Briand, lequel profita de leur présence pour leur remettre la lettre suivante qu'il s'apprêtait à leur faire parvenir :

(1) *Le Journal*, 16 octobre.

(2) *Le Journal des Débats*, 17 octobre.

Paris, le 16 *octobre* 1910.

Le Président du Conseil, ministre de l'Intérieur et des Cultes, à MM. les Députés, membres du groupe de défense des intérêts corporatifs des employés et ouvriers des chemins de fer.

Messieurs les Députés et chers Collègues,

Une délégation de votre groupe m'a fait connaître, hier, le vœu que vous avez émis, de voir le Gouvernemen intervenir entre les Compagnies de chemins de fer et les organisations syndicales de leur personnel pour mettre fin au conflit actuel.

J'ai l'honneur de vous faire savoir :

1° Que je considère la grève comme virtuellement terminée, la presque totalité des agents ayant repris le travail dans les conditions normales ;

2° Que le Gouvernement, ainsi qu'il l'a déclaré publiquement, n'a nullement l'intention de solidariser la masse de ces travailleurs avec les auteurs de faits criminels qui ont précédé, accompagné ou suivi la déclaration de grève ; qu'il demeure prêt à faire tout ce qui est en son pouvoir pour améliorer leur sort. A cet égard, déjà avant la grève il leur avait obtenu des Compagnies un certain nombre d'avantages, lesquels mêmes, depuis la grève, viennent de s'accroître à la suite de nouveaux pourparlers entre le Ministre des Travaux Publics et les Compagnies ;

3° Que je reste, conformément à ma promesse, disposé à recevoir des organisations légales des travailleurs des chemins de fer leurs revendications précises et détaillées pour les communiquer aux Compagnies, mais à la condition que ces organisations cessent d'être en révolte contre la loi militaire et que leurs communications ne me soient pas transmises sous la signature d'agents faisant partie du Comité de grève, révoqués pour refus de service depuis que la décision d'appel a paru et par suite exposés à être arrêtés par ordre de l'autorité militaire à la porte de mon cabinet, dans le moment même où ils se présenteraient pour s'entretenir avec moi.

Agréez, Messieurs les Députés et chers Collègues, l'assurance de ma haute considération.

A. Briand.

Cette lettre fut examinée, le 17 octobre, à la Chambre, par

les membres du groupe parlementaire. A cette réunion, fut refusé à M. René Besnard l'ordre du jour suivant. Seul M. Fournol s'y était rallié.

« *Les membres du groupe prennent acte des déclarations de M. le Président du Conseil et considèrent leur mission actuelle comme terminée.* »

L'ordre du jour proposé par M. Thalamas fut, au contraire, adopté par seize voix sur dix-huit présents, le groupe parlementaire comprenant deux cents adhérents. Cet ordre du jour était ainsi conçu :

« *Le groupe des chemins de fer de la Chambre, considérant qu'il a été demandé à M. le Président du Conseil de mettre en rapports, pour la solution immédiate de la crise, les organisations syndicales et les Directeurs des Compagnies ; que le Président du Conseil n'a pas répondu à la question posée ; laisse à M. le Président du Conseil la responsabilité de son refus et, devant la gravité de la situation, décide de se réunir mardi prochain, à 10 heures du matin.* »

Le Comité de grève, dans la journée du 17 octobre, tenta de fomenter un dernier mouvement des cheminots. Il fit publier dans *L'Humanité* et afficher sur les murs de Paris un appel invitant tous les cheminots à venir « **en tenue de travail** » à une manifestation qui devait avoir lieu le 18 au matin, au bois de Vincennes, sur les pelouses du lac Daumesnil. Le manifeste invitait les grévistes à faire preuve « du calme le plus absolu et à ne répondre à aucune provocation ».

« Vous allez vous trouver, disait-il aux cheminots, en contact avec des soldats, petits pioupious amenés là par la force de la discipline. Vous ne devez pas oublier que ces soldats sont, pour la plupart, des fils de travailleurs.

« Nous vous demandons de leur donner, par votre attitude à leur égard, l'impression que vous ferez tout pour éviter

de les placer entre leur conscience de prolétaire et leur consigne de soldat. »

M. Briand était avisé en même temps de ce meeting par la lettre suivante :

Paris, le 16 octobre 1910.

Monsieur le Président du Conseil,

La grève n'est pas terminée.

Puisque les journaux veulent faire croire, puisque vous-même vous paraissez croire, que le nombre des grévistes diminue, nous portons à votre connaissance que le Comité de grève a convoqué tous nos camarades pour une grande démonstration qui aura lieu demain lundi, de sept à neuf heures du matin, sur les pelouses du lac Daumesnil.

Nous savons, Monsieur le Président du Conseil, tout ce que peut avoir de périlleux une telle démonstration, mais nous vous rappelons que dans le discours, — le premier que vous prononçâtes à la Chambre — sur les événements de Terrenoire, vous avez déclaré combien les cortèges organisés, les vastes manifestations avaient d'importance, pour que les grévistes prennent confiance en eux-mêmes, pour que s'exprime visiblement la force de leur solidarité.

Nous savons aussi que l'heure est pour nous aux résolutions les plus hautes et nous savons que nous trouverons, chez nos camarades, le souci du respect des engagements que nous charge de vous communiquer le Comité de grève. L'ordre ne sera pas troublé, nous en prenons l'engagement et la responsabilité.

Il n'y aura pas de cortège dans Paris.

L'arrivée sur les pelouses se fera de sept heures à neuf heures.

Le départ par dispersement se fera de onze heures à midi.

Vous remarquerez, Monsieur le Président du Conseil, qu'une heure matinale a été à dessein choisie, afin de limiter à son minimum la gêne que pourrait éprouver le public circulant.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président du Conseil...

Pour le Syndicat national, R. Communay. *Pour la Fédération,* Morin.

Au reçu de cette lettre, M. Briand déclara nettement que cette réunion était « illégale et ne pouvait avoir lieu », qu'elle

était organisée « en manière de défi au Gouvernement, avec l'espoir que la grève ne se terminerait pas sans des incidents violents et des désordres. »

Quant à moi, disait-il, « j'ai pris les mesures les plus minutieuses et les plus énergiques pour que la manifestation n'ait pas lieu. »

Le Comité de grève, en raison des déclarations de M. Briand, renonça à la manifestation qu'il avait désirée et en porta les motifs à la connaissance des cheminots de la manière suivante :

CAMARADES,

Votre Comité de grève décide de renoncer à la manifestation projetée. Vous n'irez donc pas aux pelouses Daumesnil. Mais, par l'interdiction, pleine de menaces, qu'a lancée M. le Président du Conseil, le but que se proposait notre démonstration se trouve en fait déjà atteint.

QUE VOULIONS-NOUS ?

Prouver à tous, prouver à l'opinion publique, impartiale mais déroutée par des affirmations inexactes, que notre nombre est intact, qu'il est toujours formidable.

Si M. Briand ne le croyait pas, s'il était vraiment convaincu de la fin de la grève, il n'aurait pas interdit la manifestation, il l'aurait laissée se dérouler.

Il l'a interdite ; et cette interdiction même est la preuve de notre nombre, de notre force.

CAMARADES, *vous le démontrerez encore en vous rendant tous aujourd'hui dans vos permanences à 7 heures du matin, en venant à 8 heures à la Bourse du Travail où le Comité vous soumettra, dans sa vérité réconfortante, la situation de la grève.*

Haut les cœurs, Camarades ! la lutte sera féconde.

LE COMITÉ DE GRÈVE.

En prévision de la manifestation projetée par le Comité de grève et interdite par le Gouvernement, des forces imposantes

de troupes et de police occupèrent le bois et en gardèrent l'accès.

Les manifestants ne se présentèrent qu'en petit nombre et dispersés par la police, s'en retournèrent dans les lieux habituels de réunions.

Un meeting de 3.000 cheminots fut tenu ce matin-là dans la cour de la maison de la Fédération, rue Grange-aux-Belles, 33. M. Communay fit, à cette réunion, la déclaration que « les camarades ne traiteraient pas avec le Président du Conseil, tant que les militants seraient emprisonnés ». Il engagea encore les cheminots à laisser sans réponse l'ordre de mobilisation.

MM. Dejeante, député et Dherbecourt, conseiller municipal, s'y firent aussi entendre et un ordre du jour de grève à outrance fut encore voté.

D'autres meetings eurent également lieu dans la même journée, salle Terrot, rue Ordener, salle de l'Egalitaire, à la maison des syndiqués des treizième, quatorzième, quinzième arrondissements, salle Gallut, boulevard de Grenelle et à Clichy.

Dans tous ces endroits la continuation de la grève fut acclamée, mais le comité de grève en décida autrement. Le 18 octobre, en effet, il vota la reprise du travail et porta sa décision à la connaissance du public de la manière suivante

A l'unanimité, le Comité de grève décide que la reprise du travail aura lieu aujourd'hui, mardi 18 *octobre, sur tous les réseaux.*

Le Comité de grève décide, en outre, la publication immédiate d'un manifeste qui donnera les raisons de sa résolution et demandera aux cheminots de prendre toutes les mesures pour la sauvegarder et le progrès de leurs organisations syndicales.

A partir de ce jour, dans toutes les gares, ateliers et dépôts des divers réseaux, la rentrée des cheminots fut complète. Un certain nombre d'agents furent révoqués, mais aucun incident ne résulta de ces révocations.

Les agents militarisés reçurent le brassard et le service

reprit partout, comme avant la grève, son fonctionnement normal.

Ainsi qu'il l'avait annoncé, le Comité de grève publia le manifeste qui clôtura la grève et dont voici le texte :

Syndicat National des Travailleurs des Chemins de fer de France et des Colonies et Fédération Nationale des Chauffeurs-Mécaniciens.

Après sept jours de lutte, votre Comité de grève a décidé la reprise du travail.

Si douloureux que puisse être, dans le cœur de tous, le retentissement de sa décision, votre Comité n'a pas hésité à la prendre, comme la seule qui convint à l'intérêt syndical lui-même.

Le Comité a préféré la rentrée sans conditions, à des pourparlers mensongers, qui ne pouvaient plus être poursuivis sans humiliation.

Il n'a pas tenu à vous que notre grève ne réussit pleinement. Aujourd'hui encore, nous pouvons dire que, si un fléchissement s'était marqué depuis deux jours à Paris, le nombre des grévistes, resté considérable, comme l'ont prouvé nos réunions d'hier, et l'état de la province eussent permis de garder encore presque intacte la force du mouvement.

Votre Comité de grève a voulu une rentrée en bon ordre, afin que l'organisation prouvât ainsi sa vitalité et sa discipline.

Dans un dernier communiqué, par l'intermédiaire de sa police, le Gouvernement s'est mis au service des Compagnies pour assurer définitivement les révocations suspendues sur les militants. Sans plus attendre, et puisque la grève ne peut être victorieuse, que du moins le Comité de grève soit SEUL *à porter toutes les responsabilités, s'il plait au Gouvernement de les rechercher.*

Sous un Gouvernement de liberté, sous un Gouvernement qui aurait compris la folie des violences arbitraires accumulées sur le monde du travail, notre grève — corporative et professionnelle s'il en fut — aurait amené à composition les Compagnies. Mais

le Gouvernement n'a rien épargné pour s'abaisser au niveau du patronat le plus féroce.

Menaces, révocations, arrestations, illégalités, décrets arbitraires de mobilisation ou de militarisation, violation de toutes les libertés syndicales ou individuelles, M. Briand a tout employé.

Nous l'avons vu soutenu et poussé par une presse avide de ses faveurs, à la solde de toutes les puissances d'argent, prête à tous les mensonges pour déshonorer notre mouvement, acceptant d'avance toutes les fables de basse police, grossissant tous les incidents pour affoler l'opinion.

Et le dégoût nous est venu quand, nous rappelant les viles flagorneries de certaines campagnes électorales, nous avons vu enfin la plupart des parlementaires inscrits au Groupe de défense des travailleurs des chemins de fer opposer à ceux des leurs qui essayaient d'intervenir en notre faveur la plus scandaleuse inertie, la plus cynique des abstentions.

L'héroïsme des militants qui s'est dépensé sans compter, le sacrifice, d'avance accepté par eux de leur liberté, ne pouvait suffire à assurer la victoire.

Nous n'en avons pas moins la conscience et la fierté d'avoir fait la démonstration de notre force, d'avoir prouvé qu'un grand mouvement était possible parmi les travailleurs des chemins de fer. Nous savons que chez ceux-là mêmes qui n'ont pas pris leur part de responsabilités et sont restés au travail, nous avons fait naître le sentiment du devoir qu'il eut fallu accomplir.

L'avenir développera les conséquences de notre action.

Nos revendications, si modérées :

Cinq francs par jour ;
Rétroactivité des retraites ;
Réglementation du travail ;

devront nous être accordées.

Elles nous le seront, parce que l'opinion publique, dont la sympathie ne nous a pas fait défaut pendant la grève, nous continuera son appui.

Elles le seront, parce que nous resterons fermes devant les gou-

vernements d'aujourd'hui et de demain ; parce que nos organisations syndicales sont toujours debout ; parce que, conscients des nécessités de s'unir, les cheminots vont resserrer les liens des deux organisations qui affrontèrent la lutte ; parce qu'ils les fortifieront sans relâche de leurs adhésions nouvelles.

Après la tourmente, c'est le plus sacré de nos devoirs de recommencer la propagande et l'agitation. Nous n'oublierons pas que dans les prisons, à la porte de nos ateliers, de nos dépôts et de nos gares, sont les meilleurs d'entre nous et que n'ont pas été tenus à leur égard les engagements, pris cependant par des milliers de grévistes, de ne pas les laisser sacrifier. C'est pour eux maintenant, pour les ramener près de leurs femmes, pour les arracher aux griffes d'une justice implacable, pour leur rendre leurs moyens de vivre que, sans relâche, nous devons agir.

Nous n'oublierons pas non plus le concours trouvé près de la Confédération générale du Travail, près des travailleurs de toutes les corporations. Leur solidarité engage la nôtre pour l'avenir. Mettons-nous en mesure d'y répondre.

Cheminots, vaincus, nous ne sommes pas abattus.

Pour le Syndicat national, pour la Fédération des chauffeurs et mécaniciens, serrons nos rangs et préparons, en acquérant la force, la revanche de notre droit.

Pour le Comité de grève, pour le Syndicat national.

COMMUNAY, FENOT, GRANDVALLÉE,
JOUANNEAUX, MARCHAL.

Pour la Fédération des mécaniciens et chauffeurs,

MORIN, RAIMBAUD.

(1) Bien que considérant le mouvement de grève comme

(1) L'intention de reprendre la lutte, affirmée par le Syndicat national dans le manifeste qui mit fin à la grève, vient encore de faire l'objet d'un ordre du jour au Congrès extraordinaire de la Fédération nationale des transports par voie ferrée. Ce Congrès, tenu à Paris le 29 août 1913, fut présidé par M. Thuain, assisté de MM. Duval et Bidament. Le Syndicat national des chemins de fer y avait délégué son secrétaire-adjoint. M. Thierry et M. Aumoulin, secrétaire de la C. G. T., y assistait également.

A ce Congrès, la dissolution de la Fédération des transports par voie ferrée a été prononcée et il a été décidé que les sections et membres adhé-

terminé, le Président du Conseil n'en continua pas moins à maintenir quelque temps encore les mesures de surveillance des gares et des voies ferrées. Un arrêté du Ministre de la Guerre en date du 25 octobre, libéra enfin à la date du 26 octobre les agents de la 5e section des chemins de fer de campagne (Compagnie du Nord). La même mesure fut prise pour le 27 octobre à l'égard du personnel des 1re, 2e, 3e, 4e, 6e, 7e, 8e et 9e sections (Compagnies du P.-L.-M., de l'Orléans, de l'Etat et du Midi).

Section V

Conséquences et caractère révolutionnaire de la grève

Pendant près de huit jours, la grève arrêta toute la vie du pays ; la suspension des transports causa aux industriels, commerçants, agriculteurs, des pertes considérables. La première semaine de la grève produisit, dans les recettes des six grands réseaux, un déficit de 3.379.000 francs ; l'Etat et les Compagnies perdirent plus de 5 millions pendant la deuxième semaine.

Dès son début, la grève s'ouvrit par la violence et se poursuivit ainsi jusqu'à sa fin.

De tous côtés, sur tous les réseaux, on signala des fils télégraphiques et téléphoniques coupés, des rails déboulonnés, des aiguilles faussées.

A Villeneuve-Triage, dix-sept éclisses de 77 centimètres de

rents devront faire leur adhésion au Syndicat national. Il a été décidé en outre que le Syndicat national des chemins de fer devra, dans le délai d'un mois, c'est-à-dire à dater du 8 octobre, avoir pris toutes mesures utiles pour assurer les réintégrations.

L'ordre du jour adopté est ainsi conçu :

« Les délégués de la Fédération des transports par voie ferrée, à l'issue de leur Congrès, après avoir prononcé la dissolution de leur organisation, affirment leur volonté de reprendre la lutte, au sein de l'organisation fusionnée, pour le triomphe de leur foi en le syndicalisme révolutionnaire.

« Ils se séparent aux cris de : « Vive l'émancipation des travailleurs ! Vive l'internationale ouvrière ! »

longueur furent trouvés, le 15 octobre, vissés sur les rails, dans le but certain de provoquer un terrible déraillement. (1)

Le 16 octobre, deux cents grévistes attaquèrent les mécanicien et chauffeur du train de Dieppe, en gare de Cormeilles, pour les empêcher de poursuivre leur route qu'ils eurent toutes les peines du monde à continuer.

Les mêmes événements se produisirent au passage du train de Mantes à Paris et à celui du train omnibus de Paris à Dieppe (2).

Une cartouche de dynamite, placée à la jonction de deux rails, explosa quelques minutes avant le passage d'un train, mais sans produire, heureusement, l'effet attendu par les auteurs de cet attentat. (3)

Entre Pont-sur-Yonne et Sens, sur la grande ligne du P.-L.-M., une série de coups de revolvers furent tirés, le 16 octobre, sur la locomotive de l'express 508, dans le but d'atteindre les mécanicien et chauffeur. (4)

Près de Versailles, à la sortie d'un tunnel, une bombe explosa sitôt le passage du train n° 447.

Une correspondance échangée entre certains chefs du mouvement édifie, au surplus, sur le caractère anarchiste de la grève.

La Compagnie du Nord ayant en vue une augmentation générale des salaires, un membre du Conseil du Syndicat national écrivait : « Moi qui marche non pour les améliorations immédiates, mais pour transformer une société pourrie, je voyais le mouvement des chemins de fer comme une libération de la classe ouvrière et une recrudescence de la C. G. T. ; je suis navré de cet état de chose et me demande quelle en sera l'issue. »

La grève des chemins de fer eut sa répercussion sur les employés du Métropolitain et de l'Electricité, ainsi que chez les ouvriers maçons et même chez les préparateurs en pharmacie.

(1) *Le Journal*, 15 octobre.
(2) *Le Journal*, 16 octobre.
(3) *Idem.*
(4) *Le Journal*, 18 octobre.

Ces derniers, frappés de l'exemple de discipline donné par les cheminots, proclamèrent dans un manifeste, l'heure propice pour « réduire enfin la poignée de réfractaires à la fermeture à 9 heures ».

Le 12 octobre, le Comité intersyndical Métrosecteur, réuni à la Bourse du Travail, salle Bondy, vota l'ordre de grève dans le but d'amener le Directeur de la Compagnie Electrique à examiner et à solutionner les revendications que lui avait présentées le personnel, le 3 août 1910. (1)

Profitant du mouvement des cheminots, les maçons se réunirent également le 12 octobre, salle Bullier, avenue de l'Observatoire, et déclarèrent la grève générale de la corporation.

Au mois d'août 1909, le Conseil du Syndicat avait signé un contrat collectif de travail d'une durée de quinze mois avec les entrepreneurs de maçonnerie ; les ouvriers, prétendant que les patrons ne remplissaient pas leurs engagements, rompirent ce contrat et réclamèrent par la grève : la journée de 9 heures, la suppression des tâcherons et les salaires de Paris pour tous les travaux effectués dans le département de la Seine.

Ces tentatives de grèves furent, fort heureusement, sans conséquences sérieuses. La grève des cheminots terminée, les 19 et 23 octobre, les ouvriers maçons et les électriciens reprirent également leur travail.

La question de la grève des chemins de fer fut portée à la Chambre, le 25 octobre et les jours suivants ; celle de la réintégration des révoqués y fit l'objet de fréquentes discussions pendant les années qui suivirent. Nous nous proposons de consacrer le chapitre suivant au compte rendu de ces débats.

(1) *Le Journal*, 13 octobre.

CHAPITRE II

Les Débats à la Chambre

SECTION I

Interpellations sur la Grève elle-même

A) *Séance du 25 Octobre*

Ce fut par un vacarme inouï que s'ouvrit, le 25 octobre, la session extraordinaire de la Chambre. A peine M. Brisson, Président de la Chambre, eut-il donné lecture du décret convoquant le Sénat et la Chambre en session extraordinaire pour le 25 octobre, et déclaré ouverte cette session, que les cris de « A bas Lépine ! A la porte l'assassin ! A bas le mouchard ! », partirent à l'extrême gauche des bancs des socialistes unifiés.

Le Préfet de Police, comme cela arrive souvent, avait tenu à assister à la séance de rentrée ; il causait tranquillement avec M. Tissier, Directeur du cabinet de M. Briand, dans le couloir de gauche de l'hémicycle de la Chambre, quand sa présence servit de prétexte au tumulte. Les députés de gauche, de la droite et du centre prirent immédiatement parti pour M. Lépine qu'ils ovationnèrent.

En présence d'un tel vacarme, M. Henri Brisson n'essaya point de rétablir le silence, il quitta son fauteuil le plus tranquillement du monde suivi de M. Lépine qui se résigna à quitter le Palais-Bourbon pour éviter de nouvelles manifestations.

Le calme étant rétabli, M. Brisson reparut à la Présidence.

Après avoir fait à la Chambre différentes communications, il donna connaissance des demandes d'interpellations depuis la clôture de la session ordinaire.

Aucune opposition n'ayant été faite à la demande de M. Briand de joindre les diverses interpellations concernant la grève des chemins de fer, la discussion en fut immédiatement ordonnée.

Les interpellateurs, pour la plupart socialistes unifiés, étaient : MM. Paul Cuny, Colly, Etienne Rognon, André Castelin, Bouveri, Daniel Vincent, Raoul Briquet, Albert Thomas, Dejeante, Puech, Rouanet et Ernest Roche.

M. Cuny, député radical des Vosges, prit le premier la parole. Il réprouva tout d'abord, dans son discours, les appels à la violence et tous les actes de sabotages « fussent-ils à l'appui de revendications légitimes ».

Pour lui, la question de la pièce de « *cent sous* », comme minimum de salaire, intéressait non seulement les cheminots, mais le prolétariat tout entier. Trouvant cette revendication légitime, il cherche les moyens d'accroître les salaires des cheminots.

L'augmentation des tarifs des chemins de fer, particulièrement de ceux des premières classes, ne lui semble pas la solution à envisager. En raison des progrès de l'automobile, cette mesure entraînerait tout simplement une diminution des recettes et l'augmentation des salaires des cheminots retomberait ainsi sur l'ensemble de la nation.

M. Cuny voudrait voir au contraire, une partie des augmentations des recettes des Compagnies servir à améliorer le sort du personnel, au lieu d'être englobées annuellement dans leur budget général.

Sa critique porte sur le mode d'adjudication des travaux permettant une entente entre les entrepreneurs.

Comme moyen de ressource, il préconise l'économie sur les frais résultant de la paperasserie administrative des chemins de fer et sur certains gros traitements, enfin il se déclare

partisan de limiter à 3 % le rendement des actions des chemins de fer.

De ce chef, les Compagnies réaliseraient une économie de 40 millions, dont 1/3 pourrait être consacré à l'amélioration des salaires du personnel (1).

Cette interpellation approuvée par le centre, quand l'orateur répudia la violence, souleva les applaudissements de la gauche quand il fit appel à la générosité.

Elle fut immédiatement suivie de celle de M. Colly.

« Maintenant que la police a évacué ces lieux, commença l'orateur, et que les honnêtes gens peuvent délibérer en toute indépendance, sans crainte pour leur liberté personnelle, je peux présenter mes observations. »

Les applaudissements de l'extrême-gauche accueillirent ces paroles, mais la grande majorité de la Chambre protesta contre ce langage.

Pour M. Colly, le Gouvernement s'est fait « briseur de grève » et a violé la loi de la façon la plus arbitraire.

Les cheminots avaient-ils raison de faire grève, en avaient-ils le droit ?

A cette question posée par lui, M. Colly répond par la lecture de certains discours de MM. Barthou, Millerand, Viviani et Briand.

M. Barthou, dit-il, comme ministre des Travaux Publics du Cabinet Clémenceau, s'exprimait ainsi :

« Il est donc reconnu que les fonctionnaires ne peuvent pas se mettre en grève, mais en ce qui concerne les ouvriers et employés des chemins de fer, je dirai toute ma pensée.

« Quelles que soient les conséquences parlementaires que l'on puisse attacher à mes paroles, je dis très haut que les employés et ouvriers des chemins de fer ne peuvent être assimilés à des fonctionnaires. On peut et on doit les assimiler à des ouvriers de l'industrie privée.

« J'attends qu'on me démontre que les ouvriers des chemins de fer n'ont pas le droit légal de se mettre en grève. »

(1) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre. Séance 25 octobre, N° du 26 octobre 1910, p. 2.564 et suivantes.

M. Millerand, poursuivit-il, déposa à la Chambre un ordre du jour invitant le Gouvernement à faire respecter, par les Compagnies de chemins de fer, la loi sur les Syndicats. Cet ordre du jour fut repoussé et repris sous une autre formè par M. de Ramel qui le commentait ainsi :

« Mon texte est différent de celui de M. Millerand, en ce sens, qu'il n'entend pas que le Gouvernement intervienne auprès des Compagnies, mais qu'il laisse libre jeu à la loi de 1884. »

M. Colly ne voit pas comment, logiquement, on peut refuser le droit de grève et reconnaître le droit au Syndicat, le premier n'étant, pour lui, que la raison d'être du second (1).

Il rapporte que M. Viviani écrivait dans la *Petite République*:

« Le Syndicat général des chemins de fer a fait savoir qu'il était utile de déserter la voie ferrée. Cet acte, qu'on peut commenter différemment, est légal, et voilà que les commissaires de police perquisitionnent, apportent de nombreux dossiers à la magistrature, heureuse de ce butin, qui en présage un autre. Au nom de quelle loi, nous n'en savons rien encore... »

Enfin l'orateur s'en prenant directement à M. Briand commente, de la façon la plus désobligeante, les paroles qu'il cite du Président du Conseil :

Nous ne saurions mieux faire, dit-il, que de prendre les discours et écrits « de Briand, l'ancien, pour combattre Briand, le nouveau ». Il nous présente M. Briand comme ayant été « le-père de la Grève générale », disant aux militants :

« La grève générale a ceci de séduisant qu'elle est en somme l'exercice d'un droit incontestable. C'est une révolution qui commence dans la légalité — l'illégalité, c'est la classe capitaliste qui la commettrait en se faisant provocatrice, en essayant de violer un droit qu'elle a consacré elle-même. »

On a parlé de meneurs, ajoute M. Colly en s'adressant à

(1) *Journal Officiel*. Débats à la Chambre. Séance 25 octobre, p. 2.565.

M. le Président du Conseil ; « s'il y a eu un meneur, un agent provocateur ; c'est vous ! »

Passant à l'examen de la mobilisation des cheminots, M. Colly voit encore, dans cette mesure, une violation de la loi par le Gouvernement. Selon lui, les Compagnies ont mobilisé, non pas pour des manœuvres, mais simplement pour faire reprendre le travail ; les agents ont été réquisitionnés immédiatement pour transporter les voyageurs et les marchandises et accomplir, en un mot, une besogne qu'ils ne devaient pas faire, comme militaires.

Lorsqu'après ce discours, M. Briand prit la parole, il demanda à l'assemblée la permission de ne pas répondre aux attaques personnelles dont il avait été l'objet et laissant de côté les discussions sur le droit de grève et son étendue, il affirma que la grève des cheminots n'avait jamais eu à aucun moment, un caractère professionnel, mais qu'au contraire, le Gouvernement s'était trouvé en présence « d'une entreprise de ruine et de mort » et qu'en conséquence il n'avait pas hésité un seul instant « à prendre les mesures de protection, de sécurité nationale qui s'imposaient dans de telles circonstances. »

Au milieu des exclamations et des interruptions de l'extrême-gauche, mais applaudi par la majorité de la Chambre, le Président du Conseil retraça à l'assemblée toute la genèse du mouvement. Il rappela tous les pourparlers intervenus par l'intermédiaire du Gouvernement entre les Compagnies et les cheminots. C'est alors, dit-il, « que sans aucune raison, les cinq francs demandés leur étant en principe accordés, les cheminots déclarèrent brusquement la grève. »

M. Briand rappela les actes de sabotage nombreux et criminels commis dès le début et au cours de la grève. Il s'efforça de démontrer que le sabotage était parfaitement organisé et qu'il fut rigoureusement exécuté suivant les prescriptions données lors de la grève des Postes dans la circulaire suivante dont il donna lecture (1) :

(1) *Journal Officiel*, Chambre des Députés, séance du 21 octobre 1910, p. 2.573.

« Camarades,

« Les camarades qui t'envoient ce papier te connaissent si tu ne les connais pas ; excuse-les de ne pas signer, ils te connaissent pour un révolutionnaire sérieux, ils te demandent de couper dans la nuit de lundi à mardi 1er juin..... (c'était la grève des Postes et des Télégraphes) les fils télégraphiques et téléphoniques à ta portée. Les nuits suivantes, tu continueras sans autre mot d'ordre, le plus souvent que tu pourras. Après le feu de salve, ce sera le tir à volonté. Quand le gouvernement en aura assez, il réintégrera les 650 postiers qu'il a révoqués . »

« A cette circulaire confidentelle était jointe une instruction secrète pour le sabotage des lignes télégraphiques et téléphoniques ; en voici le texte :

« Les lignes télégraphiques et téléphoniques sont de deux sortes : 1° les lignes d'intérêt local ; 2° les grands circuits qui relient Paris à toutes les grandes villes de France et de l'étranger. La détérioration des premières n'amène qu'une perturbation partielle. Une ligne de grand circuit coupée, c'est au contraire pour le gouvernement, les banques et les gens de Bourse une perturbation profonde et générale. Une partie des grands circuits court le long des voies ferrées, un peu au-dessous ou un peu en dehors (du côté de la route) des fils appartenant aux Compagnies de chemins de fer.

« D'ordinaire, au bout des poteaux, ils sont isolés par des godets ou poupées en porcelaine blanche. Ceux des Compagnies de chemins de fer sont isolés par des poupées en verre, couleur vert de bouteille. Mais la plupart des grands circuits sont souterrains, ils courent d'ordinaire le long des routes nationales, des deux côtés de la route, à 1 mètre du fossé et à 1 m. 20 de profondeur.

« Pour paralyser un fil aérien, le plus simple est de le couper. On attache solidement à une corde solide un boulon ou une pierre, on lance le poids lourd sur les fils, autant que possible à égale distance des deux poteaux, on tire ; les fils viennent et on les coupe au sécateur ou avec des cisailles. »

« En gros caractères : « **Aucun danger d'électrocution.** »

« Le courant est imperceptible. Avoir soin d'enlever plusieurs mètres de fil qu'on dissimulera au plus vite ; ainsi la réparation est beaucoup plus longue. La chute brusque d'un nombreux

réseau de fils peut provoquer la chute des poteaux eux-mêmes.

« Autre moyen : lancer dans les fils un fil métallique (en cuivre de préférence) aux deux bouts duquel on a fixé un petit poids lourd, jusqu'à ce qu'on l'ait accroché aux fils télégraphiques. L'opération faite, les relations télégraphiques sont toutes embrouillées. »

En présence du péril qu'a couru le pays, le Gouvernement, déclarait M. Briand, n'avait qu'un but, « le mettre à l'abri du grave danger qui le menaçait ».

Enfin le Président du Conseil terminait son discours en posant nettement le principe directeur de l'avenir : « il n'est pas possible que demain le pays soit exposé aux mêmes événements. »

B) *Séance du 27 octobre*

La séance du 27 octobre commença par l'interpellation de M. Rognon.

Au début de son discours, l'orateur reprocha à M. Briand, d'avoir abandonné les idées qu'il défendait autrefois ; alors qu'au lendemain de Terrenoire, il signalait combien il était dangereux, antidémocratique et anti-républicain de faire intervenir l'armée, pour substituer le soldat à l'ouvrier de l'usine, de l'atelier, du magasin.

Par la lecture des circulaires du Ministère de la Guerre, M. Rognon s'efforça de montrer que le Gouvernement n'avait pris ses dispositions qu'à la dernière minute, « dans le manteau de la cheminée », les laissant ignorer du prolétariat et du monde ouvrier.

Il constata qu'une partie de l'autorité militaire fut confiée aux Directeurs des Compagnies et il avança que des arrestations de cheminots furent opérées avant que leurs ordres de route ne leur soient parvenus, sans qu'il ait jamais été relevé contre eux aucune excitation au sabotage.

« Où avez-vous trouvé dans les lois françaises, Messieurs les Ministres, dit-il, que vous aviez le droit de mobiliser, en temps de

paix, des travailleurs, sur ce seul fait que, forts mêmes des lois impériales qui leur permettent de s'associer, ils ont cessé le travail après avoir employé tous les moyens de discussion ?

« Comment pouvez-vous expliquer devant le pays et soutenir que vous aviez le droit de transformer en soldats des travailleurs qui cessaient le travail ?

.....

.....

« Vous avez oublié, Messieurs du Gouvernement, les traditions de liberté du pays, en violant les lois et les traditions elles-mêmes, et vous croyez avoir gagné la bataille qui vient de se livrer parce que vous avez eu recours à une répression violente et illégale. Je vous déclare, moi, que vous vous trompez. »

L'orateur socialiste, contestant comme on le voit la légalité et l'opportunité de la mobilisation, terminait son discours en jetant au Gouvernement le défi suivant de porter atteinte au prolétariat.

« A la veille de la grève, ni les Compagnies, ni les membres du Gouvernement n'avaient prévu que le prolétariat des chemins de fer pourrait se soulever, d'un bout à l'autre du pays, comme il l'a fait. Je puis dire que c'est un essai de mobilisation qu'ont tenté les travailleurs des chemins de fer ; ils se sont comptés.

« Vous pouvez à présent prendre toutes les dispositions que vous voudrez, vous pouvez restreindre les libertés syndicales, empêcher les travailleurs de s'organiser, votre effort sera vain. Dès que vous touchez aux travailleurs des services publics des transports, vous atteignez les travailleurs des communes et des départements ; je ne sais même pas si les mesures que vous prendrez n'auront pas leur répercussion sur le boulanger et le boucher. Où s'arrêtent, en effet, les services publics ?

« Eh bien ! je vous jette un défi du haut de cette tribune. Essayez de porter atteinte au prolétariat en restreignant les libertés qu'il a si chèrement conquises, vous rendrez ainsi, Messieurs les Ministres, la République inhabitable à la classe ouvrière. » (1)

(1) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 27 octobre 1910, p. 2.535.

M. Castelin, député de Tergnier, défendit lui aussi une thèse que les socialistes unifiés applaudirent : « Nous sommes à une époque, déclara-t-il, où il faut reconnaître l'organisation syndicale — on n'a pas le droit de l'abstraire — puisque le syndicat existe, il faut qu'il fonctionne ».

M. Castelin estime que le Gouvernement fit bien de se mettre à la disposition des Compagnies et des cheminots pour tâcher d'aplanir les différends qui les divisaient. Mais, puisque les Compagnies n'admirent pas leurs employés à discuter d'égal à égal avec elles-mêmes et qu'elles refusèrent de leur répondre, l'Etat, dès lors, n'avait plus rien à faire, « rien ne lui permettait de prendre parti pour elles ».

M. Castelin n'est point partisan de modifier ou de supprimer les libertés existantes, il réclame, au contraire, une organisation syndicale, réelle et effective, ayant une personnalité civile. Enfin, avant de regagner sa place, l'orateur priait le Gouvernement de provoquer les réintégrations et de se montrer ainsi pitoyable envers des gens qui, disait-il, « apprennent encore le maniement de la liberté et des lois sociales. »

M. Millerand, montant alors à la tribune, refit avec précision l'exposé précédemment fait par M. Briand, des circonstances dans lesquelles avait éclaté la grève.

Il affirma à nouveau ce qu'il avait déclaré au Syndicat National des chemins de fer, savoir que :

« Les transports par chemins de fer ne constituent pas une entreprise commerciale libre, mais un service public dont le fonctionnement régulier importe aux intérêts essentiels de la nation ; le soin d'en assurer en toutes circonstances le maintien — que la gestion soit directement faite par l'Etat ou qu'elle ait été remise à une Compagnie concessionnaire — est, pour le Gouvernement, un des devoirs primordiaux dont il a assumé la charge devant la collectivité ; il manquerait à ce devoir s'il pouvait accepter que l'existence de ce service pût dépendre d'un conflit d'intérêts privés. » (1)

(1) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 27 octobre 1910, p. 2.587.

M. Millerand, de même que M. Briand, affirma que les actes de sabotage accomplis au cours de la grève avaient été longuement prémédités et n'étaient que l'exécution d'un plan publié dans une brochure de M. Renault, employé révoqué de l'Ouest-Etat, intitulée :

Le syndicalisme dans les chemins de fer. Divers modes de groupements. Le Syndicat national. Le réveil des cheminots. Plan de bataille. Education. Organisation par Renault, de l'Etat, et préface de Griffuelhes.

« Il est dit dans cette brochure que pour être certains du succès de la grève, au cas où la majorité des employés de chemins de fer ne cesserait pas le travail au début, il était indispensable qu'une besogne soit faite au même instant dans tous les centres importants. (1)

« Pour cela, il faudrait que des équipes de camarades résolus, décidés, coûte que coûte, à empêcher la circulation des trains, soient dès maintenant constituées dans tous les groupes et les points importants. Il faudrait choisir des camarades parmi les professionnels, parmi ceux qui, connaissant le mieux les rouages du service, sauraient trouver les endroits sensibles, les points faibles, frapperaient à coup sûr, sans faire de destruction imbécile et, par leur action efficace, adroite, intelligente autant qu'énergique, rendront d'un seul coup inutilisable pour quelques jours le matériel indispensable au fonctionnement du service et à la marche des trains. Il faut penser sérieusement à cela. Il faut compter avec les jaunes, les soldats, et si tout n'est pas préparé d'avance, il sera trop tard pour agir au moment de la lutte. L'armée, toujours prête à marcher, sera vite sur les lieux ; les gares, les points vulnérables seront occupés militairement. Il faudrait donc, pour aboutir, que chacun rende inutilisable, sans pour cela les détruire, ses instruments de travail. »

Cette lecture faite, M. Millerand ayant établi que la grève avait éclaté sans motif, et qu'elle n'avait jamais eu un caractère professionnel, examinait ensuite :

(1) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 27 octobre 1910, p. 2.587.

1° *L'augmentation générale des salaires* ;
2° *La rétroactivité des retraites* ;
3° *La réglementation du travail.*

Il démontra magistralement que pas une de ces revendications ne permettait d'engager un débat sérieux et précis entre les Compagnies et leur personnel.

En ce qui concerne *l'augmentation des salaires,* M. Millerand déclarait :

« Il y a à Paris deux grandes catégories de petits salaires, les agents à la journée et ceux au mois.

« Les agents temporaires qui ne recevaient que 3 fr. 75 ont reçu 5 francs.

« Quant aux agents payés au mois, je ne leur ai pas promis, je ne leur ai pas donné 1.800 francs.

« Pour allouer le traitement de 5 francs par jour aux agents de la région parisienne, il faudrait, si l'on procède par l'augmentation de l'indemnité de résidence, une somme de 7.850.000 fr., et si l'on procède par l'élévation directe des traitements, une somme de 22 millions.

« J'ai communiqué ces chiffres à la Commission du budget. Nous examinerons ce qu'il est possible de faire. Je dis ce que j'ai fait avec les ressources dont je pouvais disposer.

« Pour les autres agents, il a été décidé que, lorsque le total de l'émoluement et des allocations diverses dont ils bénéficient serait inférieur à 2 francs, le réseau parferait la différence par le versement à l'intéressé d'une allocation complémentaire. Le décompte sera établi rétroactivement, de façon que pour toute l'année le personnel de l'Etat en résidence à Paris touche un salaire de 5 fr.

« Ce qui avait été fait par l'Etat, j'ai insisté auprès des Compagnies pour qu'elles le fassent elles aussi. J'ai obtenu, bien avant la grève, que l'Orléans et le Nord suivissent l'exemple de l'Etat. Sur le Paris-Lyon-Méditerranée et sur l'Est, les promesses étaient faites. J'ai obtenu que le salaire de 5 fr. serait alloué à partir du 1er janvier. Soutiendra-t-on que la grève a pu être justifiée parce que l'Est et le Paris-Lyon-Méditerranée n'avaient pas encore pris de date pour l'allocation du salaire de 5 fr., alors qu'elle n'a éclaté que sur les deux réseaux qui l'avaient donné, sur l'Etat et sur le Nord.

La *rétroactivité des retraites,* poursuivait M. Millerand, ne pouvait pas davantage que la question des salaires, être cause de la grève.

Sur la question de la rétroactivité des retraites, la Chambre, nous dit le Ministre, a commis une grave erreur :

« Dans la séance du 21 mars, on a soumis au vote de la Chambre un projet de résolution qui, interprétant la loi de 1909, déclarait que cette loi était rétroactive.

« Le Gouvernement a fait à ce moment son devoir. J'ai, en son nom, fait la démonstration que l'interprétation que l'on soutenait était inadmissible et évidemment faussée.

« Il s'est trouvé 30 voix pour se ranger à l'avis du Gouvernement. Plus de 425 voix ont déclaré que la loi de 1909 avait un effet rétroactif.

« En même temps que j'ai combattu cette interprétation inadmissible, je disais que des mesures transitoires s'imposeraient pour compléter la loi de 1909. J'ajoutais que, suivant une pratique invariablement suivie depuis que j'ai l'honneur d'être ministre des Travaux publics, les employés de chemins de fer seraient consultés, comme les Compagnies, sur ce qu'ils désiraient voir intervenir dans le règlement d'administration publique.

« Le 1er juillet, j'ai reçu les projets de règlement des retraites des Compagnies. Les ouvriers en étaient immédiatement saisis. Toutes les associations m'adressaient leurs observations. La veille de la grève, le Syndicat envoya au Ministère des Travaux publics ses représentants pour formuler des observations sur certains projets des Compagnies. Il savait, de source certaine, que rien ne pouvait être fait avant le 1er janvier 1911, que les observations qu'il avait envoyées étaient soumises, comme les projets des Compagnies, au Comité technique ; qu'elles le seraient au Conseil d'Etat. Il savait que le Parlement serait saisi des propositions que certaines Compagnies ont déjà faites en vue des mesures transitoires à adopter.

« Dire aux cheminots, dans ces conditions, qu'on allait faire la grève pour la rétroactivité, c'était les berner de la façon la plus odieuse, attendu que tout le monde savait que rien ne pouvait être fait avant le 1er janvier 1911, et qu'à l'heure où était invoqué ce prétexte, on préparait au Ministère des Travaux publics un règlement destiné à donner satisfaction aux cheminots. »

M. Millerand, abordant enfin le troisième prétexte de la grève, démontra également sans peine que le Gouvernement n'avait, à aucun moment, négligé ce point des revendications des travailleurs.

« Dès le 26 mars 1910, dit-il, j'avais préparé deux projets d'arrêtés destinés à améliorer les conditions de travail des mécaniciens, des chauffeurs et des agents des trains

« J'ai communiqué ces projets d'arrêtés aux Associations ouvrières, d'une part, et aux Compagnies de l'autre.

« Les Compagnies ont répondu. J'attends encore la réponse du Syndicat et de la Fédération des mécaniciens. »

Ayant ainsi démontré, par cette argumentation serrée, combien les meneurs de la grève avaient trompé la masse des cheminots, M. Millerand terminait son discours en citant des chiffres (1) qui montrent d'une façon frappante tout ce qui a été fait depuis dix ans pour l'amélioration du sort des employés de chemins de fer.

La vérité, concluait le Ministre, c'est que le Gouvernement a toujours obéi à une double préoccupation : « Sauvegarder, comme c'était son devoir élémentaire, la sécurité de l'intérêt national, faire tout ce qui dépendait de lui pour améliorer, dans la limite du possible et de l'équitable, la situation des travailleurs de la voie ferrée. » Dans ces conditions, disait-il, le Gouvernement pouvait sans inquiétude « attendre, sur ses actes, le jugement de la Chambre et du Pays. »

Après le discours de M. Millerand, les interpellations de MM. Bouveri et Daniel Vincent clôturèrent la séance du 27 octobre.

M. Bouveri, député socialiste unifié de Saône-et-Loire, comme son collègue M. Colly, s'attaqua directement à la personne de M. Briand.

« Le 22 janvier 1900, déclara-t-il en s'adressant à lui, quelques mois après le jour où pour la première fois vous aviez préconisé

(1) Voir chapitre préliminaire. La situation matérielle des cheminots.

la grève générale dans le congrès national qui eut lieu en 1900 à la salle Japy, à Montceau-les-Mines, vous exaltiez la démoralisation du pays par l'action d'une grève générale de tous les travailleurs, sans distinction de corporation ; c'est vous qui m'avez donné l'idée de la grève générale, dont je n'étais pas partisan. » (1)

M. Daniel Vincent employa ensuite tout son talent à défendre les chemniots. Il déclara regretter, pour sa part, que M. Briand ait qualifié leur mouvement « d'insurrectionnel », car lui prétendait le contraire en s'appuyant sur certains faits.

« Autour de la gare d'Aulnoye, avança-t-il, les cheminots avaient organisé des rondes de surveillance, non point pour empêcher leurs camarades non grévistes de travailler, mais pour empêcher qu'on pût leur reprocher un seul acte de sabotage. A Valenciennes, on avait accusé les grévistes d'avoir dit qu'ils recevraient les ordres de mobilisation à coups de revolvers. Le groupe de Valenciennes du Syndicat des mécaniciens et chauffeurs a protesté énergiquement. »

Le député du Nord faisait ensuite appel à la clémence pour « les révoqués qui souffrent de la faim. »

Ceux qu'on frappe, disait-il, « sont coupables du sentiment noble et élevé entre tous de la solidarité corporative. »

Il demandait enfin, pour eux, un tribunal répressif pour que ces travailleurs ne soient pas livrés à l'arbitraire des Compagnies.

C) *Séance du* 28 *Octobre*

La troisième journée d'interpellations fut longuement occupée par les discours de MM. Briquet et Albert Thomas.

M. Briquet envisagea la grève au point juridique. A la question qu'il posa de savoir si oui ou non les employés de chemins de fer ont le droit syndical et le droit de grève, il

(1) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance 27 octobre 1910, p. 2.591.

répondit que le droit de grève résultait pour eux, non seulement du texte et de l'esprit de la loi de 1884, mais qu'il leur avait été formellement proclamé par la Chambre sur l'intervention de M. Millerand. En 1894, rappelait-il, M. Jonnart contestant aux employés de chemins de fer le droit de se syndiquer, la Chambre protesta contre cette restriction du droit syndical en chassant M. Jonnart du Ministère.

Au Sénat, ce droit a été affirmé par M. Barthou, Garde des Sceaux, qui en 1904, rapporteur de la loi sur les Syndicats, l'avait déjà reconnu aux ouvriers et employés des chemins de fer des Compagnies comme de l'Etat et qui, en 1909, proclamait que les ouvriers et employés de chemins de fer avaient le droit de se syndiquer et même de faire grève (1).

L'orateur continuant son raisonnement concluait que, du fait d'avoir mobilisé les cheminots pour faire obstacle à leur droit, il y eut un abus de pouvoir de la part du Gouvernement. A ses yeux le Gouvernement, dans le but « de sauvegarder les intérêts capitalistes », n'avait pas hésité à violer la loi militaire elle-même.

Pour le démontrer, il examinait les dispositions législatives militaires de 1877 concernant les réquisitions, et de 1888 ayant trait à l'organisation des chemins de fer, notamment l'article 24 visant la section de campagne.

« L'article premier du décret de 1909 (2) définissant d'une façon exacte le but militaire et actif des sections de campagne, si le législateur de 1880 a autorisé M. le Ministre de la Guerre à astreindre les chefs et les soldats de ces sections à des périodes de 21 jours, ce n'est pas, disait M. Briquet, pour leur faire continuer le service normal des gares, mais pour faire qu'au cas de guerre ces hommes soient capables de quitter leur service normal pour

(1) *Journal Officiel.* Séance du Sénat, 8 octobre 1910, p. 2.604.

(2) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance 28 octobre 1910, p. 2.605.

Article premier. — Les sections de chemins de fer de campagne sont des corps militaires organisés en tout temps et chargés en temps de guerre, concurremment avec les troupes de sapeurs des chemins de fer, de la construction, de la réparation et de l'exploitation des voies ferrées dont le service n'est pas assuré par les Compagnies nationales.

aller sur des lignes ou dans des gares étrangères assurer le fonctionnement d'un nouveau service.

« Astreindre ces gens à leur service habituel, leur faire exécuter comme soldats sans uniforme et avec un simple brassard le travail qu'ils font comme ouvriers privés, n'est-ce pas une violation de la législation sur l'organisation des chemins de fer en temps de paix. »

Le Gouvernement et les Compagnies ont voulu mobiliser les employés, non pour la défense nationale, mais « pour la défense capitaliste », concluait l'orateur, qui se livrait ensuite avec une animosité anti-capitaliste à la critique du décret du 16 juillet 1910, promulgué seulement le 12 octobre.

« Le 16 juillet 1910, la clairvoyance patriotique du général Brun s'aperçoit qu'il y a une lacune dans l'organisation de la défense nationale, et c'est seulement le 12 octobre que l'on publie ce document nécessaire pour la combler. Lorsque je compare cette lenteur à la hâte avec laquelle on a promulgué en temps de grève ce décret du 12 octobre, j'ai la douleur de constater que dans notre troisième République on est beaucoup moins pressé d'assurer la défense nationale que la défense capitaliste. »

M. Briquet dénonçait encore l'illégalité dans l'article 34 de l'instruction annexée au décret de 1909 (1), lequel article pose le principe que des hommes astreints à une période d'instruction militaire peuvent être maintenus dans l'emploi du travail privé et met l'armée à la solde des Compagnies. Il signalait en outre comme illégales, les nominations portant la date du 1er septembre 1910 faites en exécution du décret, et de l'instruction ministérielle du 16 juillet 1910, le tout promulgué dans le *Journal Officiel* du 12 octobre 1910, alors qu'un décret du Gouvernement provisoire de 1870 stipule que l'exécution des décrets n'est obligatoire qu'un jour après leur promulgation au *Journal Officiel*, et en province un jour seulement après l'époque où le *Journal Officiel* est parvenu au chef-lieu d'arrondissement (2).

(1 et 2) *Journal Officiel*. Chambre des Députés, séance 28 octobre 1910, p. 2.606.

Article 34. — Conformément à la loi du 28 décembre 1888 et à

Enfin, pour clore sa discussion, M. Briquet n'avait pas honte de déclarer à la Chambre que devant un ordre illégal de mobilisation les cheminots n'avaient pas lieu d'obéir.

La fin de son discours est un tableau du désordre dans lequel les ordres d'appel furent envoyés aux intéressés. Il cite des convocations d'agents morts ou âgés de plus de 45 ans ; des arrestations opérées à la légère et, comme dernière irrégularité, des ordres d'appel reçus par de nombreux employés d'Avion et de Lens portant le cachet du 5e bureau de recrutement de la Seine et n'ayant passé qu'à la poste d'Arras. Pour lui, ce fait semblerait établir, de façon certaine, la remise des ordres d'appel par l'administration de la Guerre aux Compagnies, pour effectuer elles-mêmes le recrutement de leur personnel.

M. Albert Thomas, en désaccord complet avec le Ministre des Travaux Publics et M. Briand, s'attacha surtout à prouver que la grève n'avait jamais été que professionnelle et il prétendit que, seul, le Gouvernement avait déchaîné la grève en ne répondant pas aux demandes des cheminots et en ne faisant rien pour faire aboutir leurs revendications.

Un incident vint achever cette troisième journée d'interpellation. M. Briand, désireux de terminer au plus tôt la discussion, demanda au soir même ou au lendemain samedi la continuation de l'interpellation. Cette demande souleva les protestations de M. Jaurès et des socialistes unifiés qui, dans le but certain de retarder la clôture des débats, auraient voulu les ajourner après les fêtes de la Toussaint. Refusant une séance de nuit ils signèrent finalement une demande de scrutin public à la tribune pour le renvoi de la discussion à l'après-midi du lendemain.

l'article 5 du décret du 8 décembre 1909 les sections peuvent, en temps de paix, être soumises à des inspections, revues et réunions d'instruction sur l'ordre du ministre de la guerre. — Pendant la durée de ces convocations les agents ont droit à la solde et aux indemnités spécifiées à l'article 18.

« Les dépenses qu'entraînent ces convocations sont à la charge de l'autorité militaire. »

Le scrutin qui eut lieu à la tribune sans appel nominal, repoussa par 250 voix contre 150 le renvoi demandé. La Chambre remit au samedi matin la suite des interpellations. (1)

D) *Séance du 29 Octobre*

Les débats reprirent ce jour-là par l'interpellation de M. Dejeante, député socialiste unifié de la Seine.

Comme les collègues de son parti, il désapprouva l'attitude des Compagnies et du Gouvernement vis-à-vis des cheminots et refit devant la Chambre un nouvel exposé de leur situation qu'il prétendit malheureuse (2).

M. Louis Puech, radical socialiste, montant ensuite à la tribune, commença par reconnaître qu'il n'y avait aucune espèce de critique à adresser au Gouvernement à l'occasion de la grève.

« Il n'y a pas de Gouvernement, dit-il, qui puisse tolérer les essais de mobilisation révolutionnaire avec leurs cortèges de ruines et de tristesses, et le gouvernement n'a fait que ce qu'aurait fait tout Gouvernement à sa place. » (3)

M. Puech, lui aussi, envisagea la grève au point de vue civil comme au point de vue pénal :

« Les employés de chemins de fer, expliqua-t-il, ont fait grève brusquement, sans prévenir, d'une heure à l'autre. Vis-à-vis des Compagnies, il n'est pas douteux qu'ils ont encouru soit des dommages-intérêts, soit des révocations ; mais au point de vue pénal ils étaient à l'abri de toute poursuite. » (4)

(1) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 28 octobre 1910, p. 2.607.
(2) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 29 octobre 1910, p. 2.627 et 2.630.
(3) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 29 octobre 1910, p. 2.631 et 2.633.
(4) *Idem.*

Pour M. Puech, comme pour MM. Millerand et Briand, le mouvement a eu un caractère révolutionnaire qui a permis au Gouvernement « d'user d'armes exceptionnelles, mais parfaitement légales. »

M. Puech constate qu'il y a dans nos Codes une lacune formidable qu'il faut combler au plus vite par des lois mûrement réfléchies, tendant non pas à la dissociation, mais au rapprochement du capital et du travail ; mais il considère que les intérêts de la nation sont incomparablement supérieurs aux intérêts d'une corporation, quelque légitimes que ces intérêts puissent être et qu'en cas de conflit c'est la nation représentée par le Gouvernement qui doit avoir le dernier mot.

M. Ernest Roche, socialiste unifié, développa encore devant la Chambre le thème de son parti. Il dénonça à la Chambre, le Gouvernement et les Compagnies, comme ayant été les vrais coupables de la grève en ne faisant rien pour le sort des cheminots.

« La loi Bertaux-Rabier-Jaurès, dit-il, donnait satisfaction aux ouvriers des Compagnies. Cette loi, votée par la Chambre à la majorité de 430 voix contre 12, ne fut pas défendue devant le Sénat comme elle aurait dû l'être; maintenant elle dort par lambeaux dans les cartons du Luxembourg. »

L'amélioration des salaires n'ayant été qu'apparente en raison de l'élévation parallèle du coût de la vie, les cheminots ont fait grève parce que personne ne voulait entendre leurs revendications.

Grâce à cette grève, terminait-il, le Gouvernement a consolidé une situation ministérielle plus ou moins branlante en se présentant comme un sauveur.

« Laissez votre confiance à M. Briand ; le sacrifice de son passé, de ses amitiés, de son honneur politique, cela vaut bien que vous lui accordiez un vote de confiance. » (1)

(1) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 29 octobre 1910, p. 2.635.

L'obstruction des socialistes unifiés se poursuivit ensuite par le discours de M. Wilm qui ne prit fin que dans l'après-midi.

Ce député de la Seine redit une fois de plus à la Chambre, dans un interminable discours, que les cheminots avaient parfaitement le droit syndical et le droit de grève, il s'efforça de démontrer que le Gouvernement, par des arrestations arbitraires, n'avait même pas respecté le droit pénal, trouvant en outre qu'on n'avait apporté la preuve d'aucun acte de sabotage, d'aucun acte délictueux à la charge de ceux qu'on avait arrêtés et que le seul sabotage qui ait été pratiqué « ce fut le sabotage de la loi par le Gouvernement. » (1)

La parole ayant été donnée ensuite à M. Jaurès, le leader socialiste s'expliqua tout d'abord sur l'article d'un collaborateur de son journal contenant dans une phrase un appel à l'attentat contre M. Briand. La publication de cet article lui échappa, dit-il, dans le tourbillon des affaires, mais ayant toujours réprouvé les attentats contre les personnes, il déclara protester contre l'abus qui fut fait de cet article dans la presse conservatrice de France et même de l'Europe.

Arrivant au fond du problème, il demanda en vertu de quel droit le Gouvernement avait supprimé le droit de grève.

Cette grève, dit-il, n'a jamais eu une origine révolutionnaire, les employés des chemins de fer y pensaient depuis de longues années. Il fit grief au Gouvernement de n'avoir pas fait pression sur les Compagnies pour les faire négocier avec les Syndicats et les astreindre à reconnaître ceux-ci.

La grève, au dire de M. Jaurès, a éclaté malgré son désir et celui de ses amis socialistes de voir les cheminots ajourner leur décision jusqu'à ce que la Chambre ait délibéré sur quelques-unes de leurs revendications. Mais le personnel du Nord, excité par la souffrance, ayant entraîné celui des autres réseaux, le mouvement général ne put être écrasé qu'en violant la loi.

(1) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 29 octobre 1910, p. 2.634 et suivantes.

M. Jaurès, dans son discours, défie qu'on lui démontre que les employés de chemins de fer n'ont pas le droit de grève, car il prétend que les lois de 1864 et de 1884 ne font pas d'exception contre eux. La preuve qu'il en donne, c'est qu'on voulu leur retirer ce droit par la loi Merlin-Cordelet-Trarieux dont le refus leur affirma, d'une façon précise, le droit de coalition et le droit syndical.

Ici, dans une magnifique péroraison, le leader socialiste rappelait en ces termes le passé de cette loi :

« Alors qu'on la proposait, nous allions tous, vous Millerand, vous Viviani, et moi-même, à travers ces populations dolentes et ardentes du Nord et du Pas-de-Calais, et tous ensemble, Millerand, Viviani et moi nous dénoncions le coup d'Etat abominable qui se préparait contre la classe ouvrière et nous disions ; « Si, sous prétexte de vie économique, de vie nationale, on commence par dérober le droit de grève aux employés de chemins de fer, de proche en proche, par une contagion inévitable, les industries devenant toutes, en se centralisant, de plus en plus nécessaires à la vie nationale, c'est le droit de grève menacé partout. » Et vous disiez à ces mineurs, à ces ouvriers, que si un tel coup d'Etat était commis, nous nous dresserions pour nous y opposer.

« Je me rappelle encore ces grandes assemblées populaires où, à côté des vieillards déjà inclinés vers la tombe, vous écoutaient des jeunes gens de quatorze et quinze ans dont les yeux, animés d'une foi candide, jetaient sur l'orateur comme une auréole.

« Tous, ils vous écoutaient, ils vous acclamaient, et c'est sous les traits d'alors que vous êtes restés dans leurs yeux et dans leurs cœurs ; et maintenant, quand ils lisent dans les journaux que c'est vous Millerand, vous Viviani, vous Briand qui écrasez le droit de grève, ils se demandent si leur vie n'est pas un mauvais rêve. » (1)

Le Gouvernement, poursuivait M. Jaurès, en procédant à la militarisation, n'a eu qu'un but : « briser le droit de grève dans les mains des cheminots ».

(1) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 29 octobre 1910, p. 2.646.

L'orateur déplore le sabotage qu'on rencontre partout, à la campagne comme à la ville, parce que la grève, dit-il, n'est pas assez générale et que certains sont tentés de suppléer à ce défaut d'organisation par la mise hors d'usage.

L'orateur attaquait ensuite M. Briand par la citation de ses propres paroles, alors qu'il disait aux ouvriers :

« Ne vous bornez pas à faire grève contre un patron, que toute grève soit une escarmouche préparant la grève générale contre le patronat tout entier, contre la société tout entière » et qu'il ajoutait : « Si l'on mobilise l'armée et si les officiers ordonnent à leurs soldats de tirer sur les ouvriers, les fusils partiront et ce ne sera pas dans la direction que vous pensez. » (1)

M. Jaurès, après avoir cité encore des écrits du Président du Conseil en 1901, dans la *Lanterne* et dans le *Temps*, dans lesquels celui-ci semait et cultivait l'idée d'une grève générale, ne voyait que deux directions possibles pour le Gouvernement. D'une part, celle qui voulait retirer le droit de grève aux ouvriers des services publics, pour laquelle semblait incliner M. Briand. D'autre part, celle qui voulait maintenir expressément le droit de grève, tout en instituant une politique d'arbitrage facultatif, de conciliation préventive. « Les batailles autour de ces deux pôles », terminait M. Jaurès, se livrent non devant le Parlement, mais à l'intérieur du cabinet et il dénonçait à la Chambre la démission ignorée de M. Viviani.

Sur la réplique de M. Briand « le Ministère est tout entier solidaire sur ces bancs », de nombreux députés réclamèrent le Ministre du Travail qui effectivement n'assistait pas à la séance mais qui, rentrant soudainement dans l'hémicycle, vint s'asseoir au banc du Gouvernement.

M. Viviani, salué par de longs applaudissements et mis au courant de l'incident, demanda au Président de s'expliquer sur l'heure.

(1) *Journal Officiel*, Chambre des Députés, séance du 29 octobre 1910, p. 2.649.

Après s'être excusé de son absence pour accomplir un devoir de famille, il déclara à la Chambre :

« L'honorable M. Jaurès a donc dit que j'avais, antérieurement à la grève, quitté le cabinet, et que si je l'avais quitté c'était parce qu'il me semblait que j'évoluais dans une sorte de milieu malsain, la plupart de mes collègues ou tous pouvant apparaître comme des hommes dévoués aux puissances d'argent.

. . . . . .

« Or, je suis demeuré à mon poste, je suis demeuré là ; la seule question qui se pose est celle de savoir quelle a été l'attitude du Gouvernement. Il serait injuste de faire peser sur la tête du Président du Conseil des responsabilités qui ne sont pas individuelles, qui étaient, qui seront et qui doivent rester des responsabilités collectives. J'ajoute que, s'il y avait eu dans cette crise entre M. le Président du Conseil et moi une dissidence, je l'aurais silencieusement conservée au fond de moi-même, parce qu'il y a des heures de troubles où les mots perdent leur sens et où le départ s'appelle la fuite et la dissidence la lâcheté. » (1)

Le Ministre du Travail n'accepta pas davantage les paroles de M. Jaurès rappelant son passé parmi les mineurs en 1894. Il les redressa de la manière suivante :

« Il y a dix ou quinze ans, nous étions d'accord, mais nous aurions encore été plus d'accord si l'on n'avait osé insinuer, infiltrer dans le socialisme, pour le compromettre et le dénaturer, le sabotage, l'antipatriotisme et l'anarchie. » (2)

Pour répondre une dernière fois d'une façon générale aux diverses accusations portées contre le Gouvernement, M. Briand remonta à la tribune.

Il rappela avec fermeté que les pourparlers des cheminots ayant été rompus dans des conditions inadmissibles, le Gouvernement avait été dans la nécessité d'agir et de prendre

(1) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 29 octobre 1910, p. 2.652.

(2) *Idem.*

toute la responsabilité avec la conviction profonde de servir le pays.

« Je veux bien reconnaître, disait-il, qu'il n'existe aucun texte spécial qui s'oppose à ce que les travailleurs de la voie ferrée fassent grève. Je ne nie pas que le Gouvernement ait appliqué des mesures exceptionnelles, mais il n'est pas de liberté, si respectable soit-elle, il n'est pas de liberté particulière ou corporative dont l'exercice soit susceptible de porter atteinte aux droits, à la vie de la nation.

« Il y a un droit supérieur à tout autre droit, c'est le droit de la société de vivre. »

C'est alors que le Président du Conseil, insistant sur cette idée, déclara à la Chambre :

« Je vais vous dire, Messieurs, une chose qui va vous faire bondir, peut-être, d'indignation : si le Gouvernement n'avait pas trouvé dans la loi de quoi rester maître de ses frontières, maître de ses chemins de fer, c'est-à-dire de l'instrument nécessaire à la défense nationale, eh bien ! dût-il recourir à l'illégalité, il y serait allé. »

Cette phrase, vivement applaudie au centre et sur divers bancs de la gauche, fut le prétexte d'un tumulte indescriptible et d'une obstruction définitive de la part de l'extrême-gauche.

Les députés descendirent dans l'hémicycle de la Chambre, les 75 socialistes unifiés trépignèrent et battirent les pupitres en criant : « A bas le dictateur ! démission ! Vive la loi ! Vive la République ! »

Malgré ce tumulte des parlementaires, le Président du Conseil, applaudi par la majorité de la Chambre, bravant ceux qui voulaient l'empêcher de parler, indifférent aux insultes et maître de lui dans l'affolement qui régnait au bas de la tribune, dicta toute sa pensée aux sténographes de la Chambre pour que, par les journaux du lendemain, le pays connut son dirigeant (1).

(1) *Journal des Débats*, 30 octobre 1910.

« Quoiqu'il arrive, dicta-t-il, même après que nous aurons été livrés à cette obstruction féroce, l'heure de la justice sonnera malgré tout. C'est le pays qui sera juge.

« Lui, il a connu les affres de l'angoisse pendant les événements redoutables de ces jours derniers. Lui, il ne s'est pas embarrassé d'arguties pendant cette période où le commerce, l'industrie, l'agriculture, où les travailleurs de toutes les catégories étaient menacés, où la vie nationale était suspendue. Lui, il ne s'est pas mépris sur le caractère des actes accomplis par le Gouvernement il les a approuvés ; il est avec nous, soyez-en sûrs, contre la violence et le désordre ; il saura le témoigner demain.

« Ce n'est pas pour me perpétuer au pouvoir que je persiste à parler malgré le bruit. Demain, ayant rendu compte de sa conduite, de son action devant la Chambre, le Gouvernement se réserve d'agir selon les suggestions de sa conscience. Je ne suis pas de ceux, Messieurs, qui ont ambitionné le pouvoir. Les circonstances m'y ont conduit. J'ai su y prendre mes responsabilités et j'ai cru faire mon devoir en homme de liberté, en ami de la loi, en défenseur de la République et de la nation.

« Regardez à votre tour avec qui vous faites de l'obstruction. Demain dira si certains membres de la majorité républicaine ont eu raison de se laisser entraîner aux solidarités que je constate. Quant à moi, l'effroyable dictateur, le jour où je serai rentré dans le rang, à ma modeste place, je resterai jusqu'au bout au service de la République contre les tyrannies qui la menacent.

« Ce n'est pas moi qu'on verra jamais se dresser contre un Gouvernement pour l'égorger lorsqu'il est aux prises avec l'émeute et les pires ennemis de la liberté. » (1)

E) *Le Vote de confiance*

Le Président du Conseil recueillit le lendemain de cette séance le fruit de son admirable effort.

Toute la presse française, à l'exception du *Rappel* et de l'*Humanité,* fut unanime à louer les déclarations de M. Briand

(1) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 29 octobre 1910, p. 2.655.

et à condamner l'obstruction brutale employée pour l'empêcher de se faire entendre (1).

La Chambre saisie d'une quinzaine d'ordres du jour, repoussa en premier lieu l'ordre du jour pur et simple, par 384 voix contre 170. Les socialistes unifiés chargèrent M. Jules Guesde de déposer à la Chambre une demande de mise en accusation contre M. Briand (2). Elle fut rejetée par 503 voix contre 75. La Chambre adopta en définitive par 346 voix contre 183 la priorité de l'ordre du jour de M. Raynaud dont nous reproduisons le texte :

« *La Chambre, flétrissant le sabotage, la violence et l'antipatriotisme, approuvant les actes du Gouvernement, confiante en lui pour sauvegarder, dans l'ordre et dans la loi, les intérêts légitimes des employés et ouvriers des chemins de fer, les libertés de la République et les intérêts vitaux du pays, et repoussant toute addition, passe à l'ordre du jour.* » (3)

La division de cet ordre du jour ayant été demandée, la première partie fut votée à l'unanimité de 522 votants ; la

(1) *La République Francaise*, 31 octobre. — Quel est le Français, quel est le Républicain français digne de ce nom, qui n'en pense autant ! Quoi ! parce que les juristes hésitent sur la définition du droit de grève, il aurait fallu laisser entrer les régiments prussiens à Nancy et marcher sur Paris sans essayer de les arrêter ? Où est-il dans le présent, dans le passé, où est-il le ministre qui, par scrupule juridique, aurait refusé de lancer l'ordre de mobilisation et de briser la grève qui nous livrait sans défense à l'ennemi ! Où est-il qu'on le fusille !...

Voter pour ou contre le Cabinet, c'est voter pour ou contre la commune, pour ou contre la grève générale, pour ou contre l'anarchie.

L'Echo de Paris. — Ce sont bien là ces hommes de désordre et de violence que dénonçait le Président du Conseil à la fin de son discours, et grâce auxquels l'anarchie a fait en peu d'années, en ce pays, des progrès si effrayants qu'elle menace à cette heure de tout envahir et de tout détruire.

Mais dans l'opinion, qui les a jugés déjà, qui les tient pour ce qu'ils valent et qu'ils ne réussiront plus à égarer, retentira profondément cette parole qui résumera pour elle tout le débat d'hier. Il est un droit supérieur à tout, c'est le droit que la société a de vivre, et pour vivre, de se défendre !

(2) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 30 octobre 1910, p. 2.664.

(3) Parmi les ordres du jour retirés, celui de MM. G. Berry et Escudier invitait le gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour dissoudre la Confédération générale du travail.

seconde approuvant les actes du Gouvernement, le fut également par 415 voix contre 116 ; quant à la troisième partie donnant confiance au Gouvernement, elle fut approuvée par 329 voix contre 183. Le vote sur l'ensemble donna comme résultat 388 voix pour et 94 contre (1).

Le Gouvernement, soutenu par la majorité républicaine, sortit ainsi victorieux de la coalition des 75 radicaux-socialistes de la Chambre.

A l'exception du *Rappel* et de l'*Humanité*, la presse et l'opinion générale française applaudirent le succès mérité de M. Briand. Les journaux étrangers eux-mêmes, firent l'éloge de sa victoire et de son énergie (2).

Au cours du Conseil de cabinet qui se tint dans la matinée du 2 novembre au Ministère de l'Intérieur, le Président du Conseil exposa à ses collègues, qu'à son avis, les événements graves que le Gouvernement venait de traverser le mettaient aux prises avec des problèmes nouveaux qui ne s'étaient pas posés au moment de la constitution du Cabinet. En ce qui le concernait, on était allé jusqu'à « l'accuser de nourrir des intentions louches à l'égard des libertés publiques » et, dans ces conditions, malgré la confiance témoignée par la majorité républicaine de la Chambre, la meilleure, la plus large interprétation de la Constitution lui semblait être de laisser la parole au Président de la République (3).

Se rangeant à l'avis du Président du Conseil, le Cabinet tout entier remit sa démission.

M. Fallières, après avoir consulté le Président de la Chambre et du Sénat, chargea M. Briand de la formation d'un nouveau Ministère.

(1) *Journal Officiel.* Chambre des Députés, séance du 30 octobre 1910, p. 2.667.

(2) Dans le *Journal des Débats*, n° 1er novembre, résumé de la Presse française et étrangère.

(3) Extrait d'une note officielle communiquée à la Presse (*Le Matin*), 3 novembre 1910.

Section II

Interpellations sur la réintégration des révoqués

La question de la réintégration des révoqués, abordée par MM. Castelin, Colly et Bouveri au cours de leurs interpellations sur la grève elle-même, fut ramenée à différentes reprises devant la Chambre par les défenseurs des cheminots, dans le but d'obtenir la réintégration de leurs protégés.

2.453 révocations avaient été prononcées au cours de la grève (1). Le Gouvernement, comme nous allons le voir, ouvrit largement ses portes aux agents révoqués de son réseau, mais les Compagnies adoptèrent une attitude toute différente à l'égard de leurs employés.

A) *Ministère Briand*

Le 1er décembre 1910, par conséquent au lendemain de la grève, lors de la discussion du chapitre 56 du budget de l'exercice 1911 visant les annuités aux Compagnies concessionnaires des chemins de fer, M. François Fournier déposa une proposition de résolution ainsi conçue :

« *La Chambre invite le Gouvernement à étudier les moyens propres à assurer la réintégration des ouvriers et employés de chemins de fer révoqués à l'occasion de la dernière grève et qui ne sont pas sous le coup de poursuites judiciaires.* » (2)

M. Fournier, pour soutenir sa résolution devant la Chambre, prétendit que les cheminots s'étant mis en grève pour faire aboutir des revendications légitimes le Gouvernement, pour

(1) Ceinture 103 ; Est 203 ; Etat 386 ; Midi 127 ; Nord 862 ; Orléans 210 ; P.-L.-M. 530 ; Compagnies secondaires 32 ; chiffres donnés par M. Aldy, débats à la Chambre, séance 14 avril 1911, p. 2.107.

(2) *Journal Officiel*, séance du 2 décembre 1910, page 3.102.

A cette résolution MM. Brousse, Germain Périer, Benjamin Boris proposaient l'addition suivante « et à rechercher les moyens d'indemniser les agriculteurs, commerçants, industriels, pêcheurs et ouvriers victimes de la grève. »

réprimer leur mouvement, avait frappé au petit bonheur sans s'entourer des renseignements sérieux qui auraient pu établir l'innocence de la plupart des révoqués et il demandait au Gouvernement d'insister pour eux, près des Compagnies, pour qu'elles consentent à leur rendre les places qu'ils occupaient avant la grève.

M. Briand répondit à cette proposition et aux arguments de M. Fournier, en rappelant à la Chambre la promesse qu'il lui avait faite, lors des interpellations sur la grève, de s'employer auprès des Directeurs pour qu'il fut procédé à la revision des cas de révocation dans un très large esprit de bienveillance. Il exposa, qu'il s'était efforcé de tenir cette promesse et qu'au lendemain du vote de confiance, il avait réuni dans son cabinet le Ministre des Travaux Publics et les Directeurs des Compagnies pour les inviter à reviser, dans le plus bref délai, toutes les révocations. En possession d'un dossier constitué par le Groupe parlementaire et contenant les renseignements utiles à la cause des révoqués, il s'engagea à donner lui-même l'exemple de la revision.

M. Fournier et ses collègues ayant accepté l'offre de M. Charles Dumont, rapporteur général de la Commission du budget, de renvoyer leur motion à la commission des Travaux publics ; dès le 16 décembre, M. Péchadre déposa le rapport de cette Commission entre les mains du Président de la Chambre. Le 20 décembre, l'ordre du jour de la Chambre appela la discussion des conclusions suivantes de ce rapport :

« La Commission des Travaux publics, estimant que la réintégration des agents révoqués est en réalité une question de politique gouvernementale, qu'elle échappe ainsi à sa compétence et à ses attributions, décide qu'il ne lui est pas possible, malgré son vif désir de témoigner sa sympathie à la cause des cheminots, de délibérer sur la proposition de M. François Fournier et passe à l'ordre du jour. »

La proposition de M. Fournier, déclara l'honorable rapporteur M. Péchadre, n'étant pas une proposition de loi mais une simple proposition de résolution visant les actes de

l'exécutif, la Commission de la Chambre ne pouvait que se retrancher derrière un déclinatoire d'incompétence.

L'exécutif, disait-il, est fait pour agir, il est responsable devant le parlement. Cette situation peut le gêner dans certaines circonstances, mais s'il cherche à s'abriter derrière l'avis d'une Commission pour éparpiller sur un certain nombre de têtes la responsabilité qui pèse sur la sienne, le devoir de la Commission est de s'opposer énergiquement à de pareilles combinaisons (1).

La Commission laissait donc à l'initiative du Gouvernement le soin d'engager sa responsabilité par la résolution de la réintégration. Il est vrai que M. Péchadre, se dépouillant de son rôle de rapporteur et parlant en son nom personnel, demandait alors à M. le Président du Conseil « pourquoi, sans attendre l'avis de la Commission ou de la Chambre, il n'avait pas de sa propre initiative accompli le geste pacificateur qu'on attendait de lui et dont il risquait de perdre tout le bénéfice s'il persistait à temporiser davantage ».

M. Péchadre faisait remarquer à la Chambre qu'on n'avait pu prévoir que la situation qui suivrait la grève serait pire que la grève elle-même et que « la grève perlée » traduirait le mécontentement et le mauvais esprit indéniable des cheminots. A son avis, c'était en s'adressant à leur conscience, en répondant à leurs injures par l'oubli et la clémence, que le Gouvernement arriverait à mettre fin à leurs actes sournois et dissimulés.

La motion de MM. Emmanuel Brousse, Theveny, Henri Gallais et Germain qui fut alors soumise à la discussion de la Chambre, était la suivante :

« *La Chambre décide d'ajourner tous débats sur la réintégration des cheminots, jusqu'au jour où les services seront normalement et régulièrement assurés sur tous les réseaux* » (2).

(1) *Journal Officiel*. Débats à la Chambre, séance du 20 décembre 1910, p. 3.512.

(2) *Journal Officiel*. Débats à la Chambre, séance du 20 décembre 1910, p. 3.513.

Sans revenir sur la déclaration de grève, M. Brousse rappela simplement qu'elle avait éclaté, au dire des cheminots, pour l'amélioration d'une situation détestable et il s'étonnait à juste titre que ceux-ci, si mécontents de leur situation, insistent tant pour la reprendre.

« La grève perlée, disait-il, sévit hypocritement sur tous les réseaux, le pays en a assez, il faut que cela finisse ». Pour le prouver, l'orateur se contentait de citer à la Chambre les paroles suivantes de M. Leboucq, député radical de Paris :

« Tant qu'on n'aura pas pincé, arrêté et puni ces malfaiteurs de droit commun, la plus consternante des inquiétudes agitera le monde des affaires. Songez qu'il est désormais impossible à un commerçant de Marseille d'espérer avec certitude faire parvenir une caisse de marchandises à son correspondant de Paris. S'il lui a envoyé du savon, personne ne pourra lui garantir que ce ne sera pas de la moutarde ou du pain d'épice que le parisien recevra. De loin, on trouverait la matière sujet à vaudeville ; quand on regarde de près, la contingence semble plus tragique. Une sourde colère monte déjà des milieux où on a besoin de vendre des marchandises pour vivre. Pour certains, ce sera bientôt la gêne, puis la faillite. Tous les jours des procès surgissent, demain ce sera la tempête, la plus violente poussée de représailles que l'on ait jamais vue. En même temps, les bilans des réseaux de l'Etat et des réseaux des Compagnies s'alourdissent, déterminant la plus grave répercussion sur les finances du pays. Tout cela par la faute de quelques meneurs. »

La preuve de la mauvaise volonté des cheminots, M. Brousse la tirait encore du journal *Le Matin*, qui rapportait en ces termes le remède indiqué par les cheminots du Nord et de l'Ouest-Etat pour mettre fin aux méfaits de la grève perlée.

« Que les Compagnies passent l'éponge sur le passé, qu'elles réintègrent nos camarades révoqués, qu'elles nous accordent l'augmentation de salaire, qu'elles ne nous fassent pas attendre jusqu'à février prochain l'avancement auquel nous avons droit à la fin de l'année, et nous nous faisons forts de remettre les services sur pied en quelques jours. En se montrant un peu clé-

mentes, les Compagnies n'y perdront rien, bien au contraire, et le public y gagnera beaucoup. »

Devant une pareille attitude, M. Brousse concluait sagement que le pays n'avait pas à désarmer et que la réintégration en masse serait un singulier encouragement à de nouvelles révoltes contre l'intérêt public, à l'indiscipline, à l'anarchie et aux pires catastrophes (1).

M. Colly, combattant la proposition d'ajournement de M. Brousse, trouve bien simple la raison pour laquelle les wagons se promènent sans être accompagnés de leur feuille de route. D'après lui, la perturbation générale des services résulte du fait qu'on a révoqué les meilleurs agents pour les remplacer par d'autres, ignorant de leur service.

La Chambre après avoir repoussé par 450 voix contre 78 l'ajournement de M. Brousse et de ses collègues, aborda la discussion des conclusions du rapport de la Commission des Travaux publics sur la proposition de résolution de M. Fournier.

Pour défendre cette résolution, MM. Ceccaldi et Berteaux (2) s'appuyèrent, d'une part, sur des principes de bienveillance et d'humanité; prétendant, d'autre part, que les employés n'avaient pas été révoqués ou rétrogradés, tant pour avoir participé à la grève, que pour avoir été des militants du Syndicat.

« La grève perlée n'existe pas », affirma M. Berteaux, s'il y a désarroi sur les réseaux de chemins de fer, il n'est implicable qu'aux Compagnies et au Gouvernement qui cherchent à rejeter leurs fautes sur les employés et les ouvriers.

M. Briand, répondant aux orateurs qui le précédèrent,

(1) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 20 décembre 1910, p. 3.514.

(2) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 20 décembre 1910, p. 3.516 et suivantes.

montra que l'Etat avait donné l'exemple de la façon dont l'opération de revision devait être conduite. Il a été entendu, disait-il, qu'en ce qui concerne le réseau de l'Ouest-Etat, aucun employé ne demeurerait révoqué pour le seul fait d'avoir recouru à la grève, mais il reconnut formellement nécessaire la punition des agents ayant commis une faute au cours de la grève, soit par des violences, des brutalités ou des actes de sabotages ; soit par la provocation ironique du renvoi de leur ordre d'appel au Ministre de la Guerre.

Il faut que la discipline soit conservée, déclara-t-il, il ne peut être question d'amnistie générale. Sur le réseau de l'Ouest-Etat les opérations de revision sont commencées, elles se poursuivront avec libéralisme et j'insisterai pour qu'elles se fassent de même sur les réseaux des Compagnies, mais je ne me reconnais pas le droit d'aller au-delà.

En ce qui concerne la grève perlée, M. Briand reconnaît que certains employés se livrent malheureusement à cette nouvelle sorte de sabotage, mais il faut avouer, disait-il, que la situation déplorable de ces deux réseaux résulte d'abord de la grève elle-même, puis par une coïncidence fâcheuse, de l'encombrement des marchandises étrangères par suite des récoltes françaises déficitaires.

Le Président du Conseil posait nettement à la Chambre la question de confiance en ces termes :

« Nous avons fait connaître en toute loyauté nos idées, nous avons précisé les conditions dans lesquelles nous envisageons la clémence ; à vous de déclarer si elles sont suffisantes. Si vous n'avez pas confiance en nous, il vous appartient de le dire franchement. »

M. Jaurès, reprenant les paroles de M. Briand, ne serait point effrayé, disait-il, s'il ne s'agissait que de retenir les fautes précises tels que le sabotage et les actes de violence, mais quant à lui, il ne considère pas comme crime contre la patrie, le fait d'un cheminot de n'avoir pas répondu à la convocation militaire et d'avoir retourné la lettre de convocation et de mobilisation ; c'est pourquoi, afin d'éviter l'arbitraire de la

clémence, il réclamait à la Chambre des mesures précises fixant la réintégration des révoqués.

M. Jaurès, voit dans la grève un combat, dans lequel la réintégration lui apparaît comme la première clause des grèves victorieuses, quand le patron est obligé de capituler, et où elle est, au contraire, une question d'humanité et de sagesse qui se pose pour le patronat en cas de défaite de l'ouvrier. (1)

La discussion close sur les paroles de M. Jaurès, le Gouvernement fit sien l'ordre du jour suivant de MM. Fernand Rabier, d'Iriart-d'Etchepare et de Laroche-Vernet :

« *La Chambre prenant acte des déclarations du Gouvernement, confiante en lui pour procéder sur les réseaux de l'Etat à la revision des cas de révocation dans le plus large esprit d'équité, de bienveillance et d'humanité, et pour insister auprès des Compagnies pour qu'elles procèdent à cette revision dans le même esprit et, repoussant toute addition, passe à l'ordre du jour.* »

Il fut adopté dans son ensemble par 405 voix contre 90 (2)

La priorité de l'ordre du jour ayant été contestée, le résultat du vote avait donné 373, pour ; contre 143.

B) *Ministère Monis*

Le 12 janvier 1911 (3), une nouvelle demande d'interpellation sur la réintégration des cheminots fut déposée par M. Pourquery de Boisserin, elle fut suivie à la date du 17 février (4) de demandes analogues, de M. Aldy, d'une part

(1) *Journal Officiel.* Débatsà la Chambre, séance du 20 décembre 1910, p. 3.524 et suivantes.

(2) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 20 décembre 1910, p. 3.528. — Résultats des scrutins sur la division de l'ordre du jour : 1re partie 425 pour, 80 contre ; 2e partie 354 pour, 106 contre.

(3) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 12 janvier 1911, p. 23.

(4) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 17 janvier 1911, p. 765.

et de M. Raoul Briquet, d'autre part. Cette dernière demande visait plus particulièrement les mesures que le Gouvernement comptait prendre pour rappeler la Compagnie des chemins de fer du Nord au respect des arrêtés réglementant la durée de travail du personnel et pour vaincre la résistance apportée par elle à la réintégration de ses agents révoqués pour faits de grève.

MM. Aldy et Pourquery de Boisserin renouvelèrent leur demande d'interpellation à la séance du 31 mars et à cette date, MM. Gabriel Ellen-Prévost et Bedouce, avisèrent le Gouvernement de leur intention de lui demander les mesures qu'il comptait prendre, en présence des représailles de toutes sortes que la Compagnie du Midi, non contente de maintenir toutes révocations, n'avait pas cessé depuis le mois d'octobre dernier d'exercer contre les cheminots qui avaient repris le travail.

L'ordre du jour de la Chambre appela la discussion de ces interpellations à la séance du 14 avril.

A cette séance, M. Pourquery de Boisserin basait le premier motif d'indulgence en faveur des révoqués sur le fait que, le Gouvernement ayant oublié ses promesses à l'égard des cheminots, tout le monde avait eu une part de responsabilité dans la grève.

A son avis, les grévistes n'ayant obéi qu'à un sentiment de solidarité entre camarades, la sévérité des Compagnies devenait une faute que ne pouvait supporter le Gouvernement, son pouvoir de contrôler lui permettant d'intervenir, il devait « ordonner si sa prière n'était pas écoutée ». M. Aldy fit en outre remarquer à la Chambre que sur les 2.453 révocations prononcées, un grand nombre concernaient de vieux et excellents travailleurs (1) et il prétendit que, dans leur

(1) *Journal Officiel*. Débats à la Chambre, séance du 14 avril 1911, p. 2.103.

Nous extrayons de la liste donnée par M. Aldy les derniers chiffres suivants ; sur les 2.453 révocations :

20	concernaient des agents ayant	19	ans de service.
21	—	20	—
29	—	21	—

répression, les Compagnies n'avaient eu que la préoccupation d'atteindre les organisations ouvrières dans le but de « décapiter l'organisation syndicale » (1). Il donnait la preuve des intentions des Compagnies par l'énumération d'une longue liste des qualités et des services des révoqués à laquelle M. Colly, pour montrer lui aussi le caractère des révocations, vint ajouter le nom de Verdi, garde-frein, âgé de 23 ans, n'ayant jamais eu de punition et ayant reçu 32 lettres de félicitations pour avoir trouvé et restitué 100.000 francs de valeurs.

M. Prévost, approuvant les paroles de son collègue M. Aldy, essaya de les renforcer par un exposé des représailles exercées par les Compagnies à l'égard des agents grévistes réintégrés. Il rapporta, notamment, que sur le réseau du Midi un grand nombre d'hommes d'équipe, après avoir fait le service des trains, s'étaient vus occuper sur les quais à pousser les bagages, et que les notes des agents grévistes abaissées en raison de ce fait qu'ils étaient coupables de cessation de service, leur feraient subir à tous un retard d'avancement d'une année.

Pour montrer à la Chambre que le Gouvernement n'était pas resté insensible aux représailles des Compagnies, M. Prévost lui donna lecture du passage suivant, d'une lettre écrite par le Ministre au Président du Conseil d'administration de la Compagnie du Midi :

« En ce qui concerne les agents non licenciés, on ne comprendrait pas, à partir du moment où votre Compagnie a considéré elle-même qu'elle ne devait pas se priver de leurs services, qu'elle

13 concernaient des agents ayant 22 ans de service.
7 — 23 —
1 — 24 —
5 — 25 —
1 — 35 —

(1) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 14 avril 1911, p. 2.103. — Ont été révoqués suivant M. Aldy, les secrétaires des comités des réseaux de Ceinture, de l'Est, de l'Etat, du Midi, de l'Orléans, du P.-L.-M. De même 32 membres du Conseil d'administration, 5 membres du Syndicat national. Au conseil fédéral des mécaniciens et chauffeurs 19, au bureau du siège social : Nord 4, P.-L.-M. 4, Midi, 3.

leur tînt plus longtemps rigueur. Il y a donc lieu de ne leur infliger ni des retards dans les augmentations ou avancements de grade, ni des changements de résidence qui peuvent, dans certains cas, leur être préjudiciables et ne sont pas toujours, comme vous le savez vous-même, nécessités par des raisons de service. Quant aux agents licenciés et non réintégrés, la privation de leur emploi depuis la reprise de leur service, constitue déjà une mesure ayant eu de graves conséquences, qu'il ne serait pas humain d'aggraver.

Dans ces conditions, je crois devoir appeler votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait à faire un geste d'oubli qui ferait disparaître, dans le personnel, des causes de mécontentement préjudiciables à tous les intérêts, à la bonne marche du service et par conséquent peut-être à la sécurité elle-même. »

Cette lettre, comme l'orateur ne manquait pas de le faire remarquer, était un désaveu de la conduite du Midi.

S'appuyant sur elle, ainsi que sur l'opinion de M. le sénateur Gervais publiée dans l'*Information* du 12 avril et sur une adresse envoyée au Président du Conseil par 260 députés de l'Alliance démocratique pour demander la réintégration des révoqués, M. Ellen Prévost rassurait le Ministre sur l'accueil que ferait la presse aux réintégrations et le priait d'agir en conséquence auprès des Compagnies (1).

En réponse à cette demande, M. Charles Dumont, Ministre des Travaux publics, n'hésita pas à déclarer à cette séance du 14 avril « que la crise passée n'était plus pour le pays qu'un mauvais souvenir, et que l'heure était venue de la clémence et de l'oubli. »

La Chambre, disait-il, a signé à l'immense majorité de ses membres, la pétition de M. Ellen Prévost. Par un ordre du jour elle a demandé la réintégration et les Compagnies l'ayant presque promis, le Gouvernement a mandat de faire prévaloir une politique d'oubli et de pardon.

Comment avons-nous procédé et qu'avons-nous fait ?

(1) *Journal Officiel.* Débats Chambre des Députés, 2e séance, 14 avril 1911, p. 2.111.

demandait M. Charles Dumont qui, pour se justifier devant la Chambre exposait que, dès le jour de son arrivée, il fit venir le Directeur des chemins de fer de l'Etat et tomba d'accord avec lui pour demander à tous les chefs de service de bien vouloir examiner les dossiers des agents révoqués.

Après consultation des chefs de service, 86 nouvelles réintégrations furent prononcées, seuls 27 condamnés et 7 agents furent laissés au dehors, mais M. Dumont promettait d'examiner à nouveau leur dossier, pour voir lui-même s'il y avait péril ou non à les réintégrer.

En ce qui concernait son attitude vis-à-vis des Compagnies, le Ministre des Travaux publics rappelait aussi qu'il reçut également les Directeurs des différents réseaux avec les Présidents des Conseils d'administration. Je leur ai demandé, disait-il, d'examiner les conséquences d'une politique de sévérité, au point de vue de l'exploitation, de la sécurité et du rendement des services. Je leur ai donné l'exemple des résultats obtenus par les réintégrations sur le réseau de l'Etat où, depuis cette mesure, il n'y a eu aucune défaillance et où tous les témoignages des chefs de services affirment un rendement meilleur.

M. Dumont dit avoir demandé aux Compagnies de lui indiquer le nombre d'années de service, les charges de famille et les emplois des révoqués, et s'être adressé également au Syndicat National des chemins de fer et à la Fédération des mécaniciens et chauffeurs pour avoir les dossiers individuels de chacun d'eux. Les Compagnies fournirent au Ministre une longue liste énumérant les agents révoqués, en même temps que les secours et les gratuités accordés à certains d'entre eux.

M. Dumont déclara exactes les déclarations des Compagnies, mais que l'analyse des dossiers lui avait révélé que sur 2.158 révoqués, 487 occupaient une place dans les Syndicats Cette constatation fut pour lui l'occasion de nombreuses discussions avec les Compagnies, auxquelles il fit sans cesse remarquer que les Secrétaires et Trésoriers des Syndicats. étaient toujours choisis non parmi les militants, mais parmi les agents aimés et estimés de tous, qu'enfin, parmi les 741

révoqués ayant plus de 10 ans de service, il y avait une véritable élite d'honnêteté et de labeur ouvrier.

« Tout cela fut peine perdue, déclarait le Ministre ; les Compagnies se sont toujours obstinées à répondre qu'aucun agent n'avait été révoqué en raison de sa fonction, mais que les uns ou les autres étaient les meneurs de la propagande pour la grève. Le Président du Conseil et moi nous avons épuisé nos efforts, mais nous continuerons à plaider avec l'appui de l'opinion publique, une cause devenue, après six mois, une cause de souffrance et de justice. Si on ne nous écoute pas, la Chambre dira ce qu'il faut faire. »

M. Monis, Président du Conseil, approuva les paroles de son collaborateur et s'enorgueillit lui aussi de la solution d'humanité et de sagesse donnée sur le réseau de l'Etat à la question de la réintégration. Sans vouloir discuter le droit des Compagnies de prononcer des peines sans appel, le Président du Conseil, n'ayant pu briser la résistance des Compagnies, n'hésitait pas à demander à la Chambre de lui donner « des armes » pour la vaincre.

Plusieurs ordres du jour ayant été déposés, le Gouvernement fit sien celui de MM. Daniel Vincent et Alfred Leray, ainsi conçu :

« *La Chambre approuvant les déclarations du Gouvernement, comptant sur lui pour obtenir des Compagnies les mêmes mesures que celles qui ont été accordées par l'Etat aux employés de son réseau et repoussant toute addition passe à l'ordre du jour.* » (1)

Il fut adopté dans son ensemble par 361 voix contre 38.

(1) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 14 avril 1911, p. 2.116.

C) *Ministère Caillaux*

A la date du 7 juillet 1911, c'est-à-dire, après quelques mois de silence, M. Colly et ses collègues rappelèrent au Gouvernement sa promesse par la proposition de résolution suivante :

« *La Chambre rappelant les déclarations faites par le précédent cabinet, le 14 avril 1911, compte sur le Gouvernement pour obtenir des Compagnies les mêmes mesures de réintégration que celles qui ont été accordées par l'Etat aux employés de son réseau* » (1).

A la même date, M. Daniel Vincent et Alfred Leray déposèrent un ordre du jour motivé ainsi conçu :

« *La Chambre, confiante dans le Gouvernement pour obtenir des Compagnies des mesures de réintégrations analogues à celles que l'Etat a accordées aux employés de son réseau et repoussant toute addition passe à l'ordre du jour.* » (2)

Selon M. Daniel Vincent, il s'agissait de savoir si la Chambre devait laisser le Gouvernement résoudre la question des réintégrations dans un silence lourd d'équivoque et d'hypocrisie (3).

M. Caillaux, alors Président du Conseil en remplacement de M. Monis, répéta à la Chambre ce qu'il avait affirmé huit jours auparavant dans sa déclaration ministérielle, en indiquant nettement ses intentions d'agir auprès des Compagnies pour faire aboutir l'œuvre commencée par ses prédécesseurs.

M. Caillaux entendait obtenir des Compagnies les réintégrations qu'il appelait raisonnables et le versement d'une

(1) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 7 juillet 1911, p. 2.649.

(2) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 7 juillet 1911, p. 2.651.

(3) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 7 juillet 1911, p. 2. 652.

pension proportionnelle à tous les agents révoqués ayant plus de 15 ans de service.

Le Président du Conseil acceptait par conséquent les idées contenues dans l'ordre du jour voté le 14 avril et dans celui proposé par M. Daniel Vincent ; mais, les paroles apportées par celui-ci à la tribune constituant un blâme pour le Gouvernement, M. Caillaux soumit au vote de la Chambre l'ordre du jour de MM. Péchadre, Maurice Colin et Paul Pelisse.

« *La Chambre approuvant les explications du Gouvernement conformes à la déclaration ministérielle, confiante en lui et repoussant toute addition, passe à l'ordre du jour* » (1).

La Chambre l'adopta par 361 voix contre 81.

Le 10 juillet 1911, M. Albert Thomas remettait au Président de la Chambre la nouvelle proposition suivante signée de 40 membres :

« *La Chambre, après avoir constaté que les négociations amiables avec les Compagnies de chemins de fer pour la réintégration des travailleurs révoqués après la grève d'octobre dernier n'ont pas encore abouti, invite le Gouvernement à lui demander immédiatement les armes qu'elle avait, le* 14 *octobre dernier, décidé de lui fournir* » (2).

M. Caillaux fit remarquer que le débat à nouveau ramené devant la Chambre lui semblait épuisé et que pour la troisième fois, il ne pouvait que répéter ce qu'il n'avait cessé de dire depuis sa déclaration ministérielle, savoir que : « toutes les mesures d'humanité seraient prises pour que soient effectuées les réintégrations raisonnables ».

Insensible au rappel à l'ordre, M. Colly ainsi que MM. Ellen Prévost et Jaurès eurent beau s'indigner contre l'inertie du

(1) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 7 juillet 1911, p. 2. 653.

(2) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 7 juillet 1911, p. 2.729.

(3) Noms des signataires.

Gouvernement, la Chambre adopta par 343 voix contre 86, l'ordre du jour pur et simple demandé par M. Caillaux.

Après le 12 juillet 1911, les défenseurs des cheminots voyant qu'ils ne pourraient obtenir des Compagnies la réintégration immédiate de leurs protégés, se mirent alors à réclamer pour eux le droit à la retraite.

Une proposition de loi ayant cet objet fut déposée entre les mains du Président de la Chambre, le 12 juillet 1911, par M. Raoul Briquet. Elle était signée d'un certain nombre de ses collègues (1).

M. Briquet, développant sa proposition, déclara à la Chambre que ses collègues et lui n'abandonnaient point leur volonté de poursuivre la réintégration, mais qu'en attendant la réalisation de cette mesure, ils jugeaient nécessaire de prendre une résolution d'attente en faveur des révoqués et de leur reconnaître le droit à la retraite. La retraite, disait l'orateur, n'est pas à considérer comme une faveur, elle résulte formellement pour les employés des chemins de fer de la loi du 21 juillet 1909.

La conséquence que les ouvriers congédiés quelques semaines avant le 1er janvier 1911, date d'entrée en vigueur de cette loi, ne soient pas admis au bénéfice de la retraite proportionnelle organisée par elle, semblait inadmissible à M. Briquet. Il proposait de déclarer l'urgence en faveur de la proposition suivante (2) :

1° Les agents des grandes compagnies de Chemins de fer de l'Etat, révoqués à la suite de la grève du mois d'octobre 1910, seront rétroactivement admis au bénéfice de la loi du 21 juillet 1909 et des lois qui l'ont complétée ou modifiée ;

2° Les agents visés à l'article 1° pourront, dans un délai de trois mois à partir de la promulgation de la présente loi, opter

(1) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 12 juillet 1911, p. 2.818, note 1, noms des signataires.

(2) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 12 juillet 1911, p. 2.834.

pour une pension de retraite proportionnelle à leurs années de services, calculée soit d'après le règlement de la caisse des retraites à laquelle ils étaient affiliés, soit d'après le régime de la loi du 21 juillet 1909 ;

3° La date d'entrée en jouissance de la retraite sera celle de la révocation de l'agent ;

4° La pension sera reversible sur la tête de la veuve et des ayants droit, dans des conditions au moins aussi avantageuses que celles posées par l'article 7 de la loi du 21 juillet 1909, alors même que l'agent serait décédé antérieurement à la promulgation de la présente loi ;

5° Les dispositions ci-dessus ne font pas obstacle aux droits des agents d'être réintégrés.

S'ils venaient après leur réintégration à quitter la Compagnie pour quelque cause que ce soit, la jouissance de la retraite établie d'après la présente loi reprendrait cours de plein droit, indépendamment du droit de l'agent à une retraite plus considérable pour le temps de service écoulé depuis sa réintégration.

M. Briquet et ses collègues ayant accepté de renvoyer cette proposition à la Commisssion des travaux publics des chemins de fer, la Chambre vota le même jour, à la demande de M. Augagneur, ministre des Travaux publics, un ordre du jour pur et simple par 474 voix contre 87.

Par ce vote, elle repoussait la proposition de résolution suivante de M. Colly :

« *La Chambre invite le Gouvernement dans une pensée d'apaisement, à procéder à l'embauchage des cheminots révoqués par les Compagnies sur le réseau de l'Ouest-Etat, au fur et à mesure que des vacances se produiront et sous réserve de tous leurs droits contre leur Compagnie respective* ». (1)

M. Augagneur, en réponse à cette proposition, avait fait remarquer justement à M. Colly, qu'aux termes du règlement du réseau de l'Etat, nul ne pouvait être admis comme ouvrier ou agent s'il avait plus de 28 ans d'âge, et que ce fait excluait

(1) *Journal Officiel*. Débats à la Chambre, séance du 12 juillet, p. 2.836.

la possibilité d'admettre dans les services du réseau des ouvriers ne remplissant pas les conditions prescrites.

M. le Ministre des Travaux publics se refusait, pour sa part, à suivre le conseil de M. Colly, de donner pour une fois « un croc-en-jambe » au règlement. (1)

Le 2 décembre 1911, M. Colly et une quarantaine de ses collègues soumirent à nouveau à la Chambre la proposition de résolution suivante avec demande d'urgence de la discussion. (2)

« *La Chambre compte sur le Gouvernement pour lui demander, sans délai et conformément à son ordre du jour du 14 avril 1911, les armes nécessaires en vue d'obtenir des Compagnies de chemins de fer, la réintégration dans les mêmes conditions qu'au réseau de l'Etat des Cheminots révoqués.* »

La discussion de cette proposition vint à la Chambre le 29 décembre.

M. Colly, rappelant la proposition de résolution votée par 472 voix à la suite du discours de M. Dumont en faveur de la réintégration des cheminots et de la parole de M. Monis réclamant « des armes » pour vaincre l'intransigeance des Compagnies, déclara que depuis ce vote, non seulement la réintégration n'avait pas eu lieu, mais qu'au contraire les tracasseries n'avaient pas cessé de s'abattre sur les cheminots. C'est ainsi, disait-il, que les sous-traitants et les petites industries se voyaient retirer le travail des Compagnies pour employer des révoqués.

M. Augagneur, alors Ministre des travaux publics, fit connaître à la Chambre que les Compagnies s'obstinaient toujours à lui refuser de reprendre les agents qu'elles estimaient avoir révoqué en conformité de leurs droits, mais qu'en revanche,

(1) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 12 juillet, p. 2.837.

(2) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 2 décembre. En note, noms des signataires.

des réparations pécuniaires lui avaient été accordées en leur faveur. Il exposait ainsi ce qui avait été obtenu. (1)

« Tous les agents antérieurement soumis à des statuts comportant versement à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse ont reçu leur livret ; ils pourront continuer leurs versements dans les positions ultérieures qu'ils occuperont.

« Les Compagnies ont fait remise aux révoqués ayant plus de 15 ans de service des retenues effectives sur leurs salaires, retenues qui, capitalisées à intérêts composés, ont permis à ces agents soit ne disposer immédiatement d'un capital, soit, plaçant le capital en viager, d'en bénéficier dans les mêmes conditions que s'ils étaient restés en service. Les Compagnies ont en outre accordé à ces agents, soit des pensions proportionnelles, soit des allocations renouvelables ayant, comme des pensions de retraite, le double caractère d'être définitives et reversibles. Ces pensions ont toutefois été établies en réduisant dans certains cas de 10 % celles qu'auraient obtenues, par le jeu normal des statuts, les agents quittant les Compagnies après 15 ans de service pour cause de maladie ou infirmité contractée en travail. »

Ces décisions, nous apprend le Ministre, ont été prises par les Compagnies à la suite d'entretiens entre M. Dumont et les directeurs, à la date des 19 et 22 juin 1911 ; les Compagnies s'étant engagées formellement par lettre au respect de ces engagements. Quant aux agents ayant moins de 15 ans de services et qui ne sauraient avoir droit à aucune retraite, sous aucun régime, les Compagnies ont déclaré vouloir bien examiner les demandes de secours qui leur seraient soumises par ceux d'entre eux qui se trouveraient dans une situation difficile. Enfin, après examen de la situation des révoqués et des allocations qu'ils avaient reçues des Compagnies, M. Augagneur concluait :

« L'Etat a fait largement son devoir sur son réseau, il a épuisé son énergie en réclamant la réintégration aux Compagnies, sa

(1) *Journal Officiel*, Débats à la Chambre, séance du 29 décembre 1911, p. 4.151.

pression morale n'ayant pas réussi, il n'a pas d'armes légales pour faire revenir les Compagnies sur leurs décisions.

« La question des cheminots révoqués à la suite de la grève d'octobre est une question terminée. » (1)

La Chambre adopta, par 312 voix contre 140, l'ordre du jour pur et simple demandé par le Gouvernement ; elle repoussa ainsi la proposition de M. Colly et l'ordre du jour déposé par M. Dalbiez (2).

Les faits ont prouvé que M. Augagneur avait eu raison de déclarer clause la question de la réintégration. Durant l'année 1912, d'autres problèmes concernant notamment la politique extérieure sont venus, en effet, retenir l'attention de la Chambre et du Gouvernement.

D) *Ministère Barthou*

Profitant du vote de la loi d'amnistie, M. Colly a tenté une dernière démarche en faveur de la réintégration en proposant, à la séance du 29 mars 1913, la proposition additionnelle suivante :

« *Les agents, sous-agents, ouvriers des chemins de fer révoqués lors de la grève de* 1910 *sont réintégrés dans leur emploi* » (3).

Il fut obligé de reconnaître que ces dispositions dépassaient le cadre de la loi d'amnistie qui a pour but d'amnistier les conséquences pénales d'une condamnation (4).

A cette séance, M. Albert Thomas trouva également

(1) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 19 décembre 1911, p. 4.454.

(2) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 29 décembre 1911, p. 4.461.

(3) *Journal Officiel.* Débats à la Chambre, séance du 29 mars 1913, p. 1.306.

(4) Certains cheminots ayant été frappés de condamnations pénales, les conséquences de celles-ci sont évidemment effacées par la loi d'amnistie.

« l'heure favorable » pour faire en faveur des cheminots révoqués de suprêmes démarches auprès des Compagnies.

M. Barthou, Président du Conseil, déclara impossible de procéder par voie de coercition à l'égard des grandes Compagnies de chemins de fer. Sans admettre la disposition additionnelle proposée, il s'engagea cependant à plaider à nouveau près des Compagnies la cause des cheminots.

MM. Colly et Albert Thomas retirèrent leur acte additionnel auquel ils substituèrent la proposition de résolution suivante :

« *La Chambre, prenant acte des déclarations du Gouvernement, compte sur lui pour insister énergiquement auprès des Compagnies pour la réintégration* ».

La Chambre ayant applaudi et accepté cette proposition, MM. Barthou et Thierry, Ministre des Travaux publics, insistèrent très vivement, dès le lendemain du vote, auprès des Compagnies pour obtenir d'elles, après une nouvelle revision des révocations de 1910, la réintégration d'un certain nombre d'agents.

La réponse des Directeurs fut la même que celle qu'ils firent aux précédents Gouvernements, ils affirmèrent à nouveau que la nécessité de la discipline ne leur permettait d'envisager aucune mesure de cette nature, et qu'ils considéraient la question des révocations de 1910 comme définitivement réglée. Ils ont ajouté être prêts dans l'avenir, comme ils l'ont fait par le passé, à venir pécuniairement en aide à toutes les situations intéressantes qui leur seraient signalées.

CHAPITRE III

La légalité des mesures prises au cours de la grève et la législation applicable aux employés de chemins de fer.

Dans l'historique que nous avons fait de la grève, nous avons vu : A. les Compagnies prononcer des révocations ; B. le Gouvernement *a)* exercer des poursuites et *b)* mobiliser les cheminots, nous nous proposons, maintenant, d'étudier la légalité de ces mesures et en vertu de quels textes elles ont été prises.

Section I

La Révocation

Cette mesure pose en droit la question importante et longuement discutée de savoir si la grève est une simple suspension ou une rupture du contrat de travail (1).

Si on considère, en effet, que la grève rompt le contrat de travail, l'employeur peut remplacer immédiatement les grévistes et il n'est tenu vis-à-vis d'eux à aucune indemnité ; si on décide au contraire, que la grève suspend simplement le

(1) Voir : *Si la grève suspend le contrat de travail*, conférence par Perreau à l'École des Hautes études sociales. — *Le droit de grève*, Alcan, 1909. — *Des effets de la grève ouvrière sur le contrat de travail*, Zeuleanu, thèse, Paris, 1907. — *De la nature du droit de grève.* Opinion de MM. Souchon, Berthelemy, Levasseur, Limousin, Colson, Courcelle-Seneuil, Frédéric Passy, dans le *Journal des Economistes*, 22 mai 1909, p. 765 et suiv.

contrat de travail et que l'ouvrier qui se met en grève reste lié à son employeur, celui-ci refusant de reprendre les grévistes à l'expiration de la grève, rompt lui-même le contrat et il est tenu à leur égard de respecter le délai-congé, s'il ne veut risquer d'encourir des dommages-intérêts.

Le principal intérêt de la controverse concerne donc, comme on le voit, la question de la réintégration et des dommages-intérêts de la part du patron ou de l'ouvrier (1).

« Nous socialistes, affirmait M. Jaurès, en 1904 lors de la grève des ouvriers du port de Marseille, nous avons toujours proclamé que la grève suspendait, mais ne brisait pas, le contrat de travail ; qu'un tel rapport, un tel lien, subsistait entre l'entreprise et les ouvriers même en grève, que le patron ne pouvait appeler d'autres ouvriers pour prendre la place de ceux avec lesquels il doit négocier, que par un véritable abus de pouvoir. »

A ces paroles de M. Jaurès, on pourrait opposer celles de M. Barthou répondant de la manière suivante à M. Touron qui soutenait la même thèse, « la théorie de la simple suspension du contrat par la grève est tellement hardie, tellement téméraire, qu'elle ne peut rencontrer l'adhésion que de révolutionnaires. »

Plutôt que de tenir ce dernier langage, nous préférons raisonner et reconnaître tout d'abord, avec les auteurs partisans de la thèse de M. Jaurès, que les ouvriers qui font grève ont en effet, la plupart du temps, l'espérance et même l'intention de suspendre simplement leur travail pour faire triompher leurs revendications et rentrer ensuite chez leur patron à des conditions meilleures. Mais, ne manifestent-ils pas, par le fait même de se mettre en grève, leur volonté de modifier un contrat existant. Ne brisent-ils pas en un mot, le contrat qui les liait à leur employeur pour le remplacer par un autre, qui sera différent du premier, ou qui ne sera le même

(1) M. Doumergue a introduit la théorie de la grève suspension de travail dans son projet sur le contrat de travail, déposé le 2 juillet 1906. Voir également : Le droit de grève des employés de chemins de fer, Y. Guyot, *Journal des Economistes*, 2 novembre 1910, p. 180.

que s'ils ne peuvent faire autrement, mais qui alors, étant le renouvellement du premier, serait bien malgré tout un contrat nouveau. (1)

Quels que soient les motifs de la grève, nous considérons qu'il y a toujours inexécution de la part des grévistes de leur obligation de travailler, et par conséquent résolution du contrat pour cause d'inexécution, par l'une des parties, de ses obligations.

Comment, du reste, en serait-il autrement ? La loi de 1864, en effet, a modifié les articles 414, 415 et 416 du Code pénal, en ce sens, qu'elle rend possible l'entente des ouvriers ou des patrons en vue d'une cessation collective de travail, mais personne n'oserait, je crois, soutenir qu'elle dégage les grévistes des engagements résultant de leur contrat. Les grévistes restent donc soumis au droit commun et tous les textes relatifs au contrat leur sont parfaitement applicables.

Aux termes de l'article 1134 du Code civil :

« Les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites. Elles ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel ou pour les causes que la loi autorise. »

L'article 1135 porte que :

« Les conventions obligent, non seulement à ce qui y est exprimé, mais encore à toutes les suites que l'équité, l'usage ou la loi donnent à l'obligation d'après sa nature. »

L'article 1142 stipule que :

« Toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages-intérêts, en cas d'inexécution de la part du débiteur. »

Enfin, la loi du 27 décembre 1890 modifiant l'article 1780

(1) M. Perreau (*Le droit de grève*, ouvrage déjà cité) adhère à la formule proposée par MM. Raoul Gay et Fontaine au Conseil supérieur du Travail, en 1905, à savoir que la grève ne saurait être considérée ni toujours comme une rupture, ni toujours comme une suspension de contrat ; c'est une question d'espèce délicate, dans laquelle il faut tenir compte des circonstances et de la volonté des parties.

du Code Civil prévoit, comme il suit, l'allocation et le mode de fixation des dommages et intérêts au cas de rupture du contrat.

« Le louage de services, fait sans détermination de durée, peut toujours cesser par la volonté d'une des parties contractantes.

« Néanmoins, la résiliation du contrat par la volonté d'un seul contractant peut donner lieu à des dommages-intérêts.

« Pour la fixation de l'indemnité à allouer, le cas échéant, il est tenu compte des usages, de la nature des services engagés, du temps écoulé, des retenues opérées et des versements effectués en vue d'une pension de retraite, et en général, de toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice causé. »

Par application de ces principes, la Cour de Cassation a du reste tranché la discussion doctrinale en affirmant, à différentes reprises, que la grève était une rupture du contrat de travail pouvant occasionner le congédiement de l'ouvrier et donnant droit au patron à des dommages-intérêts (1).

L'arrêt typique en la matière date du 18 mars 1902. Il nous semble indispensable de le résumer ici.

Au cours d'une grève d'ouvriers serruriers à Montbéliard, un gréviste du nom de Loichot, prétendit à l'issue de la grève rentrer chez M. Hufflen d'où il était sorti et qui se refusait à le recevoir. Ayant introduit contre son patron, une demande en paiement de 32 francs à titre de dommages-intérêts représentant huit jours de son salaire, basée sur son congédiement sans avis préalable ; le patron riposta par une demande reconventionnelle de 150 francs de dommages-intérêts, pour abandon de travail sans observation du délai de prévenance en usage à Montbéliard.

Le Juge de Paix et le Tribunal en appel, déboutèrent l'ouvrier de sa demande et le condamnèrent à payer à Hufflen,

(1) D. P. 1902-I-326. En note, rapport de M. le conseiller Letellier. Voir aussi Dalloz 1907-I-369. En ce qui concerne particulièrement les agents de chemins de fer, Trib. Seine, 7 janvier 1892, affaire Godel ; 5 août 1893, affaire Corniot (*La Loi*, 13 août 1892), *Le Droit*, 27 octobre 1893).

la somme de 28 francs, à titre de dommages-intérêts, représentant le montant du salaire d'une semaine.

L'affaire étant allée en cassation, un arrêt confirma les précédents jugements par le dispositif suivant :

« Attendu que Loichot, ouvrier serrurier au service de Hufflen, ayant de son plein gré quitté ce dernier pour se mettre en grève, a été condamné à payer une indemnité de 28 francs pour n'avoir point observé, vis-à-vis de son patron, le délai ordinaire de prévenance ;

« Que cette décision est vainement critiquée par le pourvoi, qu'il est en effet constaté par le jugement attaqué (Trib. civ. de Montbéliard, 25 juillet 1900), que d'après l'usage existant à Montbéliard, le patron comme l'ouvrier doivent se prévenir une semaine à l'avance de leur intention de rompre le contrat de travail ;

« Que d'autre part la grève, quelque légitime qu'en fût l'exercice, ne laissait pas moins les parties dans les liens de l'engagement qu'elles avaient pris d'observer entre elles le délai d'usage ;

« Par ces motifs, rejette..... »

Cette solution apparaît bien comme la plus équitable Comment concevoir, en effet, qu'un patron ayant remplacé les grévistes par d'autres ouvriers soit obligé, la grève terminée, de renvoyer ceux-ci pour reprendre ceux-là. La grève comporte donc pour le gréviste le risque de perdre sa place. Cette crainte, nous dit M. Crétin, serait peut-être pour les ouvriers le commencement de la sagesse, si les précédents avaient imprimé cette conviction dans les esprits : « que la révocation est une mesure définitive » (1).

Les cheminots prétendant bénéficier du droit de grève, comme les ouvriers de l'industrie privée, ils ne pouvaient l'exercer qu'en s'exposant au risque de perdre leur place.

La jurisprudence nous permet d'affirmer que les Compagnies de chemins de fer pouvaient refuser à leur gré de reprendre les grévistes et qu'elles étaient même en droit de leur réclamer des dommages-intérêts.

(1) Crétin. Les cheminots ont-ils le droit de grève ? *Revue politique et parlementaire*, juillet 1911, p. 65.

Elles pouvaient d'autant mieux user du droit de révocation, qu'il ne faut pas l'oublier non plus, un service public tel que les chemins de fer constitue une organisation hiérarchisée et disciplinée, de sorte que, les employés qui se mirent en grève commirent très certainement une faute contre la discipline (1).

La seule chose que pouvaient faire les supérieurs hiérarchiques n'était-ce pas, en conséquence, de révoquer leurs subordonnés ? Les Compagnies se sont contentées de cette sanction, non seulement elles n'ont point songé à demander des dommages-intérêts à leurs agents grévistes, mais nous avons vu qu'elles sont même venues en aide aux révoqués les plus malheureux d'entre eux.

N'ayant usé que d'une partie de leurs droits à l'égard des grévistes, on s'explique aisément qu'elles aient résisté de toutes leurs forces à ceux qui auraient voulu les voir procéder à la réintégration totale de leurs agents.

Sans nous reconnaître l'autorité suffisante pour nous permettre de juger, comme l'a fait M. Leroy-Beaulieu (2), l'attitude de certains parlementaires et tout particulièrement de M. Dumont, réclamant, à la séance mémorable du 14 avril 1911, des armes contre les Compagnies pour les forcer à reprendre les chêminots révoqués du chef de la grève, nous considérons, toutefois, qu'une telle faiblesse de la part des gouvernants détruit toute l'efficacité qu'on pourrait attendre d'une semblable mesure, car cela permet aux grévistes de penser qu'avec la grève ils n'ont rien à perdre, mais au contraire tout à gagner.

(1) Sur la faute disciplinaire, voir : *La répression disciplinaire*, thèse de M. Roger Bonnard, Bordeaux, 1903.

(2) *L'Economiste français*, 29 avril 1911, p. 613. M. Leroy-Beaulieu : Des armes ! Des armes ! Gouvernement et Compagnies. — *L'Economiste français*, 1er juillet 1911, p. 2. Leroy-Beaulieu : Ancien et nouveau ministère.

Section II

Le droit pénal. — Les poursuites judiciaires

A) Application de la Loi sur la police des Chemins de fer

Les articles 16 et suivants de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer prévoient et punissent de la manière suivante un grand nombre d'actes de sabotage.

Art. 16

« Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion. S'il y a eu homicide ou blessure, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort et, dans le second cas, des travaux forcés à temps. »

Art. 17

« Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction du chemin de fer. Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs, et provocateurs, par la peine des travaux forcés à perpétuité. » (1)

La réclusion, les travaux forcés ou la peine de mort punissant les actes de sabotage réprimés par ces textes, on conçoit leur inefficacité lors de la grève en raison de leur difficulté d'application.

(1) Commentaires de ces textes sous la loi. Code annoté des chemins de fer. Lamé-Fleury.

L'art. 18 de la loi de 1845, analogue à l'art. 23 de la loi de 1881 sur la presse, punit comme il suit les auteurs de menaces :

« Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition. Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 100 à 500 francs. Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 25 à 300 francs. »

L'art. 20 de la même loi punit d'un emprisonnement de six mois à deux ans, tout mécanicien ou conducteur, garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Ce texte, évidemment rédigé en vue d'hypothèses différentes de celles de la grève, était néanmoins applicable, dans ce cas, aux grévistes.

Il est à noter que l'art. 20 ne concerne que les mécaniciens, gardes-freins, conducteurs en service et laisse par conséquent en dehors de son application tous les travailleurs de chemins de fer, tels que : chauffeurs, signaleurs, aiguilleurs, gardiens sémaphoriques... dont le concours est aussi nécessaire à la marche des trains.

L'article 19 stipule que :

« Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement et d'une amende de 50 francs à 1.000 francs.

« Si l'accident a causé la mort d'une ou de plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de 300 à 3.000 francs. »

Ce texte, extensif autant que l'art. 20 est restrictif, englobe

dans des termes très larges tout le personnel des chemins de fer ; mais s'il vise aussi toutes les inobservations possibles des règlements, il ne faut pas oublier non plus qu'il n'est applicable aux grévistes, qu'autant qu'il en sera résulté un accident ayant occasionné la mort ou des blessures graves.

En ce qui concerne spécialement les aiguilleurs, l'article 71 du règlement général d'exploitation de la Compagnie du P.-L.-M., approuvé par décision ministérielle du 22 juin 1896, et des règlements analogues pour les autres Compagnies, pris en vertu de l'art. 21 (1) de la loi du 15 juillet 1845, portent interdiction à ces agents de quitter leur poste sans être remplacés.

B) Application des textes du Code pénal

A côté de la législation répressive de la loi de 1845, le droit pénal ordinaire permettait aussi de poursuivre et de punir de peines criminelles et correctionnelles diverses infractions commises au cours de la grève.

a) Art. 430 et suivants. — Délits des fournisseurs

Art. 430

« Tous individus chargés, comme membres de Compagnies ou individuellement, d'entreprises ou régies pour le compte des armées de terre ou de mer qui, sans avoir été contraints par une force majeure, auront fait manquer le service dont ils sont chargés, seront punis de la peine de la réclusion et d'une amende qui ne pourra excéder le quart des dommages-intérêts, ni être au-dessous de 500 francs, le tout sans préjudice de peines plus fortes en cas d'intelligence avec l'ennemi. »

(1) Loi de 1845, article 21. — Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sécurité et l'exploitation des chemins de fer, et aux arrêtés pris par les préfets sous l'approbation du Ministre des Travaux publics pour exécution desdites ordonnances, sera puni d'une amende de 16 à 3.000 francs.

ART. 431

« Lorsque la cessation du service proviendra du fait des agents des fournisseurs, les agents seront condamnés aux peines portées par le précédent article.

« Les fournisseurs et leurs agents seront également condamnés, lorsque les uns et les autres auront participé au crime. »

ART. 433

« Quoique le service n'ait pas manqué, si, par négligence, les livraisons et les travaux ont été retardés, les coupables seront punis d'un emprisonnement de six mois au moins et de cinq ans au plus et d'une amende qui ne pourra excéder le quart des dommages-intérêts, ni être moindre de 100 francs.

« Dans les divers cas prévus par les articles composant le présent paragraphe, la poursuite ne pourra être faite que sur la dénonciation du Gouvernement. »

Comme on le voit par ces textes, le législateur a eu l'intention d'assurer l'exécution complète d'entreprises quelconques de transports, aussi bien que des fournitures confiées par l'Etat à des particuliers ou à des Compagnies pour le compte des armées de terre ou de mer.

M. Louis Rolland fait justement remarquer que ces articles auraient pu parfaitement trouver leur application lors de la grève, à la condition toutefois, qu'à cette époque, les convois de chemins de fer chargés de transports pour le compte de l'armée ou de la marine aient subi des retards ou aient été laissés en souffrance par l'abandon du service des grévistes (1).

En 1896, M. Cavaignac (2), ministre de la Guerre et Besnard, sénateur, repoussant la proposition Merlin-Trarieux-Cordelet tendant à interdire la grève aux employés de chemins de fer, s'appuyèrent sur ces textes pour affirmer au Sénat que le Gouvernement avait en mains les armes suffisantes pour réprimer, le cas échéant, une grève de son personnel.

(1) Chronique administrative. *Revue de droit public*, 1910, p. 757. La grève des cheminots et les moyens employés pour y mettre fin. Louis ROLLAND.

(2) Discours de MM. Cavaignac et Trarieux. *Journal Officiel*, séance du 4 février 1896.

L'expérience, nous dit M. Rolland, a prouvé l'erreur de M. Cavaignac. La grève de 1911 a montré, en effet, l'inefficacité de ces textes pour enrayer une grève de cheminots, puisqu'en réalité aucune poursuite ne fut exercée de leur chef.

b) Coalitions de fonctionnaires

Elles sont prévues et punies par les art. 123 et suivants du Code pénal.

ART. 123

« Tout concert de mesures contraires aux lois, pratiqué soit par la réunion d'individus ou de corps dépositaires de quelque partie de l'autorité publique, soit par députation ou correspondance entre eux, sera puni d'un emprisonnement de deux mois au moins et de six mois au plus, contre chaque coupable, qui pourra de plus être condamné à l'interdiction des droits civiques, et de tout emploi public pendant dix ans au plus. »

ART. 124

« Si, par l'un des moyens exprimés ci-dessus, il a été concerté des mesures contre l'exécution des lois ou contre les ordres du Gouvernement, la peine sera le bannissement.

« Si ce concert a eu lieu entre les autorités civiles et les corps militaires ou leurs chefs, ceux qui en seront les auteurs ou provocateurs seront punis de la déportation ; les autres coupables seront bannis.

ART. 125

« Dans le cas où ce concert aurait eu pour objet ou résultat un complot attentatoire à la sûreté intérieure de l'Etat, les coupables seront punis de mort.

ART. 126

Seront coupables de forfaiture et punis de la dégradation civique :

« Les fonctionnaires publics qui auront, par délibération, arrêté de donner des démissions dont l'objet ou l'effet serait d'empêcher ou de suspendre soit l'administration de la justice, soit l'accomplissement d'un service quelconque. »

Si le Gouvernement n'a nullement songé à utiliser ces ar-

ticles, il faut cependant reconnaître qu'ils étaient d'une application possible.

Parmi les individus collaborant à une fonction publique, certains auteurs, notamment M. Berthélemy, appellent « *fonctionnaires d'autorité* » ceux qui accomplissent des actes d'autorité, et « *fonctionnaires de gestion* », ceux qui accomplissent des actes semblables à ceux des particuliers, mais ils tirent de cette distinction la conséquence que, si la grève ne peut se concevoir de la part des premiers, rien ne vient l'interdire aux seconds.

En s'en tenant même aux termes de cette distinction, il n'est pas douteux que l'article 123 frappe d'emprisonnement les coalitions d'individus ou de corps dépositaires de quelque partie de l'autorité publique et par conséquent s'applique à toute une classe d'agents, appelés agents assermentés, ayant pour mission de rechercher les crimes, délits et contraventions et ayant en conséquence pouvoir de verbaliser.

Ces agents ayant prêté serment sont incontestablement des agents de police judiciaire et c'est ainsi du reste qu'ils ont toujours été considérés par la jurisprudence (Cassation civile, 27 avril 1880, Lamé-Fleury 1880, p. 138. Cassation civile, 7 mai 1887, Lamé-Fleury 1887, p. 139. Cassation, 24 juin 1890, Lamé-Fleury 1890, p. 188).

En ce qui concerne les autres employés des chemins de fer de l'Etat ou des Compagnies, la question de savoir s'ils étaient ou non des fonctionnaires s'est posée à la Chambre le 22 mai 1892, à l'occasion d'une interpellation sur le droit des employés de chemins de fer à bénéficier de la loi du 21 mars 1884.

M. Jonnart, Ministre des Travaux publics, reconnaissait le droit de se syndiquer aux ouvriers et employés non commissionnés, il le refusait au contraire à ceux dont le traitement est annuellement réglé par le budget.

A cette date, la Chambre vota un ordre du jour de M. de Ramel, ainsi conçu :

« *La Chambre considérant que la loi de* 1884 *est applicable aux ouvriers et employés des exploitations de l'Etat aussi bien*

qu'à ceux des industries privées, invite le Gouvernement à la respecter et à en faciliter l'exécution. »

M. de Ramel avait emporté le vote de la Chambre en argumentant que les agents, commis, ouvriers d'exploitations industrielles de l'Etat, n'étant pas nommés par le pouvoir exécutif, ne pouvaient détenir la plus petite parcelle de l'autorité publique et être en conséquence considérés comme fonctionnaires.

En admettant encore que le mode de nomination des employés importe pour la qualité ou non de fonctionnaire, il est à remarquer que les agents classés supérieurs seraient des fonctionnaires, car ils sont nommés par le Ministre sur la proposition du Directeur, conformément à l'article 4 du décret du 10 décembre 1895, et que les articles 123 et suivants du Code pénal leur sont donc parfaitement applicables. (1)

Dans l'état actuel des faits, aux agents assermentés et aux agents supérieurs seulement, semblent pouvoir s'appliquer les articles 123 et suivants du Code pénal.

Mais, à notre avis, qu'importe en réalité que l'agent d'un service public soit nommé ou non par voie d'autorité, qu'il soit ou non dépositaire de la puissance publique, pour lui appliquer ou lui refuser la qualité de fonctionnaire avec toutes les conséquences qui en découlent.

Fonctionnaires de gestion et *fonctionnaires d'autorité* sont tous des fonctionnaires. Ce dont il faut se rendre compte, en effet, c'est que la constitution du service public émanant toujours de l'autorité, les conditions de travail et de fonctionnement du service étant déterminés par la loi et les règlements, la qualité de fonctionnaire découle toujours de la collabora-

(1) Article 4 du décret du 10 décembre 1895. — « Les ingénieurs, inspecteurs et sous-inspecteurs, les chefs de section et chefs de dépôt et tous les employés supérieurs, y compris les chefs de bureau des services sédentaires de la direction et de l'exploitation sont nommés, promus aux différentes classes de leur grade, ou révoqués, par le Ministre sur la proposition du Directeur.

« Le Directeur statue sur la nomination, l'avancement ou la révocation des autres agents, ainsi que sur toutes les mutations de personnel sans distinction. »

tion à un service quelconque. C'est pourquoi, mettant avec M. Berthelemy l'étiquette de fonctionnaire sur « quiconque fait profession de collaborer à un service public de quelque nature qu'il soit » (1), nous considérons, avec ce savant auteur, que cette définition s'applique à la plus haute de toutes les fonctions, celle du chef de l Etat, aussi bien qu'aux plus modestes et aux plus infimes, celles d'un garde-champêtre ou d'un balayeur public.

Il nous semble dès lors permis de prétendre, que tous les agents de chemins de fer auraient pu tomber sous l'application de l'article 126 du Code pénal, bien que, depuis longtemps, la majorité des auteurs se refusent à penser ainsi.

c) *Art. 440 et suivants*

Ces articles, punissant les crimes et délits contre la propriété, permirent de réprimer un grand nombre d'actes de sabotage commis au cours de la grève, ne tombant pas sous l'application directe de la loi de 1845 sur la police des chemins de fer.

C) Délits de Presse

Art. 23

« Seront punis comme complices d'une action qualifiée crime ceux qui, soit par des discours, cris ou menaces proférés dans des lieux ou réunions publics, soit par des écrits, des imprimés vendus ou distribués, mis en vente ou exposés dans des lieux ou réunions publics, soit par des placards ou affiches exposés aux regards du public, auront directement provoqué l'auteur ou les auteurs à commettre ladite action, si la provocation a été suivie d'effet. »

« Cette disposition sera également applicable lorsque la provocation n'aura été suivie que d'une tentative de crime prévue par l'article 2 du Code pénal. »

Cet article ne permettait donc pas de poursuivre l'excita-

(1) Le droit de grève et les fonctions publiques. Berthelemy. *Le droit de grève*, ouvrage cité, p. 38.

tion à la grève elle-même, si on considère la grève permise aux agents des services publics en vertu de la loi de 1864, mais il pouvait atteindre incontestablement, en qualité de complices, tous ceux qui, par des discours, écrits ou affiches, auraient amenés l'auteur ou les auteurs à commettre une action qualifiée crime ou délit si la provocation avait été suivie d'effet.

Grâce à cette disposiiton et sous cette dernière restriction, le Gouvernement pouvait poursuivre toutes les excitations, ainsi que les incitations des mécaniciens, garde-freins, aiguilleurs à abandonner leur poste.

Notons encore que la mobilisation décrétée, toutes excitations à la grève, discours ou écrits invitant les cheminots à ne pas répondre à l'ordre d'appel, s'adressaient à des militaires et faisaient tomber leurs auteurs sous l'application de l'article 25 de la loi de 1881 ainsi conçu :

ART. 25 (Loi du 12 décembre 1893).

« Toute provocation, par l'un des moyens énoncés en l'article 25, adressée à des militaires des armées de terre ou de mer, dans le but de les détourner de leurs devoirs militaires et de l'obéissance qu'ils doivent à leurs chefs dans tout ce qu'ils leur commandent pour l'exécution des lois et règlements militaires, sera punie d'un emprisonnement d'un an à cinq ans et d'une amende de 100 à 3.000 francs. »

Enfin, dernière remarque, si l'on voulait considérer comme fonctionnaires tous les agents des services publics quels qu'ils soient, les art. 23 à 26 de la loi de 1881, combinés aux art. 123 et 126 du Code pénal, permettraient la répression de toutes les excitations à la grève adressées à ces agents lorsque ceux-ci auraient la faiblesse de les suivre.

Section III

La situation militaire des agents de chemins de fer

Toutes les mesures répressives que nous venons d'examiner n'auraient point été, croyons-nous, suffisantes par elles-mêmes pour arrêter la grève, aussi peut-on dire que la mobilisation fut la seule mesure qui, fort heureusement, vint mettre un terme au mouvement révolutionnaire des agents de chemins de fer.

Nous allons donc voir dans cette section ce qu'était la situation militaire du personnel des chemins de fer avant le décret du 16 juillet 1910, et examiner ensuite, si la critique dont il a été l'objet était bien ou mal fondée.

Les textes que nous allons avoir à étudier auront trait à deux situations différentes : le temps de guerre et le temps de paix.

A) Le temps de guerre

La législation a pour base : 1° les lois du 3 juillet 1877 et 28 décembre 1888, sur les réquisitions militaires ;

2° La loi du 21 mars 1905 abrogeant celle du 15 juillet 1889.

Ces textes sont venus modifier la législation existant et datant d'avant notre défaite de 1870, à seule fin qu'au cas d'une nouvelle guerre, tout soit prêt pour que nous puissions opérer une concentration rapide de nos troupes.

La loi du 28 décembre 1888 dispose :

Art. 22

« En temps de guerre, le service des chemins de fer relève tout entier de l'autorité militaire. »

Art. 23

« Le Ministre de la Guerre dispose des chemins de fer dans

toute l'étendue du territoire non occupée par les armées d'opération... »

ART. 24

« Les commandants en chef des armées ont, en outre, sous leurs ordres, un personnel spécial comprenant :

« 1° Des sections de chemins de fer de campagne organisées en tout temps avec le personnel des grandes Compagnies de chemins de fer et du réseau de l'Etat ;

« 2° Des troupes de sapeurs de chemins de fer. »

ART. 25

« Chaque administration de chemins de fer est représentée en tout temps auprès du Ministre de la Guerre par un agent agréé par lui et chargé :

1° En temps de paix d'assurer, d'après les instructions du Ministre, la préparation complète des transports en temps de guerre ;

2° En temps de guerre, de recevoir les ordres du Ministre et d'en assurer l'exécution... »

ART. 26

« Une commission militaire supérieure des chemins de fer est instituée dès le temps de paix auprès du Ministre de la Guerre. »(1)

L'ARTICLE 27 dispose que :

« Des décrets déterminent..... 2° l'organisation des sections de chemins de fer de campagne et leur réunion et appel en temps de paix. La durée annuelle de ces réunions ou appels ne pouvant dépasser 21 jours. »

Les sections de chemins de fer de campagne, en vertu de l'article 24, sont donc organisées, en tout temps, avec le personnel des grandes Compagnies de chemins de fer et du réseau de l'Etat.

Le décret du 5 février 1889 les avait créées au nombre de

(1) Pour l'organisation de cette commission, voir thèse du lieutenant COUDER, Nancy, 1908. *Condition de chemins de fer en temps de paix.*

9, mais celui de septembre 1906 créa une dixième section pour le personnel des Compagnies de chemins de fer secondaires. Chaque section, organisée par le décret du 8 décembre 1909, complété par une instruction du Ministère de la Guerre: (1) est commandée par un Ingénieur en chef des chemins de fer et comprend les quatre services suivants : Service Central, Service du mouvement, Service de la voie, Service de la traction.

L'effectif de chaque section est de 1.273 unités.

Les Compagnies de sapeurs prévues par l'article 24 de la loi de 1888, forment le 5e Génie, appelé régiment des chemins de fer. Son effectif est minime, mais, au moment de la mobilisation, il se compléterait avec les hommes de la disponibilité et de la réserve faisant partie des Compagnies de chemins de fer.

Les agents faisant partie des sections de chemins de fer de campagne et des compagnies de sapeurs formaient en tout un effectif d'environ 15.000 hommes. Tous ces agents rentraient dans une catégorie appelée affectation spéciale.

En vertu de l'article 42 :

« En cas de mobilisation nul ne peut se prévaloir de la fonction ou de l'emploi qu'il occupe pour se soustraire aux obligations de la classe à laquelle il appartient. Sont autorisés à ne pas rejoindre immédiatement, dans le cas de convocation par voie d'affiche et de publication, les titulaires des fonctions et emplois désignés aux tableaux A. B. C. annexés à la présente loi, sous la condition qu'ils occupent ces fonctions ou emplois depuis six mois au moins.

Peuvent être autorisés, à titre exceptionnel, à ne rejoindre leur corps d'affectation que dans un délai déterminé par le Ministre de la Guerre, les hommes des différentes catégories de réserve employés en temps de paix à certains services ou dans les établissements, usines, exploitations, houillères, fabriques, etc..., dont le bon fonctionnement est indispensable aux besoins de l'armée.

Les fonctionnaires et agents portés au tableau A, qui ne relèvent

(1) Le décret et l'instruction ont été publiés au *Bulletin Officiel* du ministère, édition méthodique, n° 100, 8e volume, arrêté à la date du 8 avril 1910, p. 13.

pas déjà des Ministres de la Guerre ou de la Marine, sont mis à la disposition de ce Ministre et attendent leurs ordres dans leur situation respective.

Les fonctionnaires et agents du tableau B, qui ne comptent plus dans la réserve de l'armée active, et les fonctionnaires et agents du tableau C, même appartenant à la réserve de l'armée active ne rejoignent leur corps que sur ordres spéciaux.

Les hommes autorisés à ne pas rejoindre immédiatement sont, dès la publication de l'ordre de mobilisation, soumis à la juridiction des tribunaux militaires par application de l'article 57 du Code de justice militaire ».

Tableau A

« Personnel placé sous les ordres des Ministres de la Guerre et de la Marine ou mis à leur disposition en cas de mobilisation :

« ...Chemins de fer : sections techniques, personnel de l'exploitation technique, administration centrale... »

Les individus énumérés au tableau A parmi lesquels ceux qui, dès le temps de paix sont affectés aux sections techniques et rentrent dans l'affectation spéciale passent, du fait de la mobilisation, à la disposition des Ministres de la Guerre et de la Marine, s'ils ne s'y trouvent déjà. Ils doivent donc dans ce cas, rejoindre immédiatement leur corps ou telle destination que les Ministres jugent utile de leur assigner (1).

Les individus non affectés, parmi lesquels le plus grand nombre des agents, devaient au contraire, avant 1910, rester à leur poste pour accomplir les mêmes fonctions qu'en temps de paix. De même que les agents non soumis aux obligations militaires, ils n'étaient mis à la disposition des Ministres de la Guerre ou de la Marine que sur des ordres spéciaux.

La situation militaire hiérarchique de ces agents non affectés, ainsi que leur encadrement dans les formations mobilisées, n'étaient nullement réglés avant 1910.

Le décret du 16 juillet 1910 (2) vint compléter le décret

(1) Rabany. *Commentaires de la loi du 25 mars 1905 sur le recrutement de l'armée*, 2e édition, article 42, p. 503.

(2) Voir ce décret *supra*.

du 8 décembre 1909 portant organisation des chemins de fer de campagne, en adjoignant, aux sections existantes, une subdivision territoriale complémentaire qui fut formée avec le personnel non affecté. Cette nouvelle disposition porta de 15.000 à 150.000 individus, le nombre des employés rentrant dès lors dans l'affectation spéciale.

B) Le Temps de paix

a) Les convocations militaires et ce qu'il faut en penser pour l'avenir

Les agents de chemins de fer, comme tous les citoyens, accomplissent deux ans de service actif ; mais, en vertu des instructions annuelles adressées aux commandants des corps d'armée, ils doivent être admis dans les régiments de Génie (1).

Les agents ayant accompli leur service actif au 5e Génie y sont ensuite classés comme réservistes.

Les agents ne faisant pas partie des sections techniques de campagne étaient assujettis, en vertu de l'art. 41 de la loi de 1905, à l'accomplissement de deux manœuvres d'une durée de quatre semaines chacune, pendant leur temps de service dans la réserve (art. 41, al. 1, Loi du 21 mars 1905).

Dans la territoriale, ils étaient assujettis à une période d'exercice dont la durée devait être de 2 semaines (art. 41, al. 2).

L'art. 41 de la loi de 1905 déclare que certains employés, désignés au tableau B, peuvent être dispensés de ces manœuvres.

Le tableau B (2), annexé à la loi de 1905, ne contient aucune

(1) Rabany. *Recrutement de l'armée*, ouvrage cité, 2e édition, p. 437. « Pour la répartition du contingent, le Ministre adresse chaque année des instructions aux commandants des corps d'armée, quelques semaines avant l'incorporation. L'auteur nous en cite le passage suivant : « Les employés des six grandes compagnies de chemins de fer et du réseau de l'Etat, ainsi que les jeunes soldats qui font partie des sociétés de colombophiles, devront être admis dans les régiments de génie. »

(2) Tableau B de la loi de 1889 : « Chemins de fer ; Personnel sédentaire, Contentieux, Services des titres ».

désignation d'employés de chemins de fer, contrairement à celui annexé à la loi de 1889 ; en réalité les employés non affectés bénéficiaient de cette dispense et n'étaient jamais convoqués pour des périodes d'instruction.

Quant aux agents faisant partie des sections de campagne, l'article 34, § 4 de l'instruction ministérielle (1) rendue conformément à l'article 7 du décret du 8 décembre déclarait que ces sections pouvaient être, en temps de paix, soumises à des inspections, revues et réunions d'instruction sur l'ordre du Ministre de la Guerre.

L'article 5 du même décret porte que : « les appels, revues et réunions sont faits par section ou subdivision de section et non par classe. »

Le décret du 16 juillet 1910 créant les subdivisions territoriales complémentaires a assimilé les agents qu'il y faisait rentrer, à ceux des sections techniques proprement dites. De là suit que, désormais, tous les agents des subdivisions territoriales complémentaires peuvent être, comme les agents des sections techniques, soumis à des appels annuels de 21 jours au maximum. C'est à un de ces appels que donna lieu la grève de 1910.

Nous connaissons les critiques soulevées par cet appel et formulées à la Chambre par MM. Colly et Briquet (2) qui, lors de leurs interpellations des 25 et 28 octobre 1910, vinrent soutenir que le Gouvernement avait utilisé la loi de 1888 et les décrets de 1909-1910 dans un but autre que celui en vue duquel ces textes avaient été fait et qu'on avait, en outre, fait servir à des intérêts privés une législation qui devait être au-dessus des querelles d'intérêts divisant les capitalistes et les ouvriers.

Il faut reconnaître, en effet, avec M. L. Rolland (3) « que le Gouvernement a convoqué les agents des chemins de fer beaucoup moins dans le but de leur faire faire une période

(1) *Bulletin Officiel*, Ministère de la Guerre, volume cité, p. 13.
(2) Discours de M. Briquet. Voir interpellation à la Chambre sur la grève elle-même.
(3) *Revue de droit public*, 1910, p. 746. Article de M. L. Rolland précédemment cité.

de 21 jours d'instruction militaire, que dans celui de rétablir le service normal des chemins de fer sur les différents réseaux »; mais, nous considérons avec cet auteur que ce serait une grave erreur de voir dans l'intervention du Gouvernement, une intervention faite pour défendre les intérêts privés. Suivant, en effet, la déclaration même de M. Millerand, (1) « les transports par chemins de fer ne constituent pas une entreprise commerciale, mais un service public dont le fonctionnement régulier importe aux intérêts essentiels de la nation ; le soin d'en assurer en toutes circonstances le maintien, que la gestion en soit effectuée directement par l'Etat ou qu'elle ait été remise à une Compagnie concessionnaire, est pour le Gouvernement un des devoirs primordiaux dont il a assumé la charge devant la collectivité ; il manquerait à ce devoir s'il pouvait accepter que l'existence de ce service put dépendre d'un conflit d'intérêts privés ».

Le service des chemins de fer étant un service public rentrant dans la mission obligatoire de l'Etat, quelles raisons juridiques, demande M. Berthelemy, viendraient empêcher le Gouvernement d'avoir recours à l'armée pour s'acquitter de son devoir, de son obligation ?

Qu'une grève survienne dans les mines, l'Administration excéderait ses pouvoirs en mettant des soldats à la disposition des industriels, car l'Etat ne s'est pas chargé de nous procurer du charbon. « C'est parce qu'il est chargé d'assurer les transports que l'Etat peut recourir à l'armée quand les postiers ou les cheminots se mettent en grève. »

Il est sans doute à regretter que l'armée n'ait pas seulement le rôle exclusif de la défense nationale et que des appels fréquents viennent lui faire faire d'autres besognes que celle pour laquelle il semble normalement destiné.

En droit « l'armée, c'est la force mise à la disposition des Gouvernements pour les aider à accomplir les fonctions qui leur incombent. » L'armée doit réprimer l'émeute comme l'invasion. On ne proteste pas contre l'emploi des troupes

(1) *Journal Officiel*, Débats à la Chambre, séance du 27 octobre 1907, p. 2.587.

pour combattre l'incendie ou l'inondation, le Gouvernement avait donc le devoir d'assurer le service des transports indispensable à la vie de la nation (1).

C'est du reste, pour cette raison, que M. Rolland déclare également qu'il était opportun d'ordonner un appel de 21 jours pour rappeler les employés de chemins de fer à leur devoir et à leurs obligations militaires (2).

Les employés convoqués ayant été maintenus dans leur emploi ordinaire, c'est à juste raison aussi, que la circulaire du 16 juillet 1910 laissait aux Compagnies bénéficiaires du coût des transports, le soin de payer le personnel militarisé.

Quant à la légalité de la convocation des cheminots, c'est bien à tort, pensons-nous également, qu'elle fut mise en doute ; elle résulte, en effet, de la combinaison de l'article 27 de la loi du 28 décembre 1888 qui dispose d'une part que : « des décrets déterminent.... 2° l'organisation des chemins de fer de campagne et leurs réunions et appels en temps de paix, la durée annuelle de ces réunions et appels ne pouvant dépasser 21 jours », et de l'article 5 du décret du 8 décembre 1909 qui ajoute, d'autre part : que « les appels, revues et réunions sont faits par sections ou subdivisions de sections et non par classes. »

Le Gouvernement avait donc compétence pour prendre les décrets de juillet 1910, puisque la loi de 1888, art. 27, prévoyait ainsi l'organisation des chemins de fer de campagne et que les décrets eux-mêmes peuvent renvoyer à des décisions ministérielles l'organisation des détails. Tout au plus convient-il de remarquer, fait observer M. Rolland, que la publicité du décret du 8 décembre 1909 a été faite seulement dans l'édition méthodique du Bulletin officiel du Ministère de la Guerre, arrêtée le 1er avril 1910, et que d'autre part, le décret du 16 juillet parut, à l'*Officiel* du 12 octobre.

Sans la grève, on eût intercalé l'article 4 *bis* à la suite du décret de décembre 1909, dans le volume indiqué.

M. Rolland fait du reste observer que cette publicité au

(1) La grève et la loi. Berthelemy, *Le Matin*, 8 novembre 1910.
(2) L. Rolland, article cité, *Revue de droit public*, 1910, p. 749.

Bulletin Officiel est d'un usage très courant dans l'Administration et qu'il ne faut pas hésiter un seul instant à la déclarer suffisante.

Le décret du 5 novembre 1870 déclare bien en effet art. 1er que la promulgation des décrets comme des lois résulte de leur insertion au *Journal Officiel* ou au *Bulletin des Lois*, mais il laisse de côté les arrêtés des préfets ou des maires et les instructions ministérielles. Aucune disposition de la loi ne déterminant leur mode de publicité, la doctrine et la jurisprudence sont unanimes à déclarer que l'insertion au *Journal Officiel* ou au *Bulletin des Lois* n'est pas nécessaire et peut être remplacée par un mode de publicité quelconque.

L'insertion à l'*Officiel* est nécessaire pour les règlements destinés à s'appliquer sur une portion limitée du territoire, dans une commune, par exemple, mais elle n'est nécessaire que pour les règlements applicables aux particuliers ou à une partie d'entre eux.

Si le règlement a pour but le fonctionnement intérieur d'un service public, il suffit qu'il soit porté par un moyen quelconque à la connaissance des fonctionnaires pour que sa publicité soit considérée comme suffisante et que l'obéissance à ce règlement leur soit imposée. (1)

En raison d'un avis du Conseil d'Etat du 25 prairial an XIII, concernant les décrets impériaux, il n'y avait aucune difficulté pour admettre, qu'au cas où le Gouvernement jugeait convenable de hâter l'exécution des décrets, il pouvait être suppléé à leur publication au *Bulletin des Lois* prescrite par l'ordonnance du 27 novembre 1816, article 1, par la notification, signification ou envoi fait et ordonné par les fonctionnaires publics aux personnes intéressées elles-mêmes. (2)

C'est ainsi, rapporte M. Dufour, que dans les établissements comportant un personnel, la notification faite au Directeur est réputée portée à la connaissance de tous ceux qui sont sous

(1) Moreau. *Le règlement administratif*, p. 396. Cass., 1er décembre 1893-S-1894-1-59. Cass., 8 février 1878-S-79-1-331. Paris, 4 juin 1881-S-2-143. — Louis Rolland, article cité. *Revue de droit public*, 1910.

(2) Dufour. *Traité de droit administratif*, 3e édition, chapitre I. Du chef de l'Etat, p. 62.

ses ordres, et qu'ainsi les arrêtés pour l'exploitation d'un chemin de fer obligent tous les agents, du moment qu'ils ont été notifiés au Directeur de la Compagnie. Ce Directeur est chargé d'en donner connaissance à tous les agents appelés, par les fonctions qu'ils remplissent à y conformer leurs actes. L'administration n'a aucun moyen de connaître ces agents et de leur notifier personnellement son arrêté. Dès lors, ces agents, lorsqu'ils sont poursuivis comme y ayant contrevenu, ne peuvent prétendre pour s'excuser qu'ils en ont ignoré les dispositions, pas plus que dans le cas prévu par les articles 68 et 69 du Code de procédure civile, les sociétés ou administrations, assignées conformément à ces dispositions, ne peuvent être admises à prouver qu'elles n'ont point eu connaissance des exploits à elles notifiés en parlant à leurs préposés.

C'est ce que la Cour de Cassation a admis dans une espèce concernant un nommé Deyme, employé de chemins de fer, qui prétendit qu'un règlement sur la police des chemins de fer ne le concernait pas, du fait que ce règlement n'avait pas été publié. (1)

Le décret du 5 novembre 1870 n'ayant rien changé au mode de publicité des lois et décrets, la publicité du décret de décembre 1909 dans le Bulletin de l'office du Ministère de la Guerre, le 1er avril 1910, communiqué aux Compagnies, doit être considérée comme suffisante et comme ayant porté ce décret à la connaissance des employés de chemins de fer eux-mêmes.

Quant au décret de juillet 1910, l'ordre d'appel adressé aux employés a servi de notification du décret à leur personne. C'est encore à tort, pensons-nous avec M. Rolland, qu'il fut argumenté par M. Briquet, notamment, que le Gouvernement n'avait pas observé les délais nécessaires pour en rendre effective la publication.

Les mesures prises par le Gouvernement étant parfaitement légales, tous les cheminots touchés par un ordre d'appel auquel ils refusaient de se rendre, se trouvaient

(1) Cour de Cassation, 9 mai 1844. Deyme-S-44-I-438, rapporté par Dufour, *Traité de droit administratif*, tome I, p. 62.

tomber sous l'application de la législation du Code de justice militaire.

Nous concluons donc qu'en convoquant les cheminots, suivant l'expression de M. Berthelemy, (1) « le Gouvernement s'est conformé à la lettre de la loi et n'en a pas méconnu l'esprit en les employant à un service dont le fonctionnement est indispensable à la vie nationale. »

Cette manière de voir vient d'être affirmée du reste par un arrêt du Conseil d'Etat du 18 juillet 1913 (2). Cet arrêt a, en effet, rejeté la requête du Syndicat national des chemins de fer tendant à l'annulation de la décision du Ministre de la Guerre appelant ces agents sous les drapeaux pour accomplir une période de 21 jours, afin d'assurer le service des Compagnies.

Devant le Conseil d'Etat, M. Helbronner, commissaire du Gouvernement, a démontré la régularité de forme de la décision prise par le Ministre de la Guerre et a conclu au rejet du pourvoi formé par le Syndicat national.

« Le Ministre de la Guerre, a déclaré M. Helbronner, a agi entièrement dans la limite de ses pouvoirs. Il était chargé d'assurer la défense nationale et ne pouvait en conséquence rester indifférent devant des événements qui portaient une atteinte grave à nos forces militaires et qui risquaient de désorganiser un instrument indispensable à la mobilisation.

« Les transports par chemin de fer constituent, en effet, un service public militaire dont la permanence et la continuité importent au plus haut degré à la défense nationale.

« Le Gouvernement ne peut pas laisser interrompre le mouvement de ces artères de la vie nationale, et le Ministre de la Guerre ne peut laisser s'arrêter le service des chemins de fer, pas plus qu'il ne peut dégarnir les forteresses ou les garnisons qui couvrent nos frontières. Au-dessus des intérêts individuels ou des intérêts collectifs les plus respectables, il y a l'intérêt général, le droit supérieur pour une société, pour une nation, d'assurer son existence et de défendre son indépendance et sa sécurité. Les droits respectifs des agents des chemins de fer et des compagnies sont dominés par la nécessité d'assurer avant tout la vie nationale. »

(1) La grève et la loi, article cité.
(2) *Le Temps*, nº du 13 juillet 1913.

L'arrêt du Conseil d'Etat, s'associant aux conclusions de M. le Commissaire du Gouvernement, a rejeté le pourvoi du Syndicat national des chemins de fer.

« Considérant, dit l'arrêt, qu'en convoquant au cours d'une grève, pour une période de service de vingt et un jours à accomplir sous le régime militaire, les employés et ouvriers de la Compagnie des chemins de fer du Nord faisant partie de la 5e et de la 8e section des chemins de fer de campagne et des subdivisions complémentaires rattachées à ces sections, le Ministre de la Guerre a entendu assurer la continuité du service des chemins de fer, dont le fonctionnement régulier et ininterrompu est à toute époque indispensable à la sécurité du territoire et à la défense nationale ; qu'ainsi la décision attaquée a été prise pour la sauvegarde des intérêts dont le Ministre de la Guerre a la charge. »

Par ces motifs, rejette..... (1)

Le Gouvernement ayant fait un légitime emploi de ses droits lors de la grève d'octobre 1910, faut-il s'imaginer qu'il lui suffirait de procéder à une nouvelle convocation pour conjurer une nouvelle grève et rester en même temps dans la légalité ?

« L'arme remise au fourreau, peut-elle encore servir et pour combien de temps ? » Voilà en effet la question qui se pose et que discute de la manière suivante M. Crétin. (2)

Si l'article 27 de la loi du 28 décembre 1888 et l'article 5 du décret du 8 décembre 1909 semblent permettre au Ministre de la Guerre de procéder à une convocation annuelle des cheminots, pour leur faire accomplir une période de 21 jours, la

(1) Le *Journal des Débats* du 20 juillet 1913, dans un article intitulé « Le Conseil d'Etat et les Cheminots », fait remarquer que les syndicats qui prétendent détruire la société ne négligent pas les commodités qu'elle leur offre.

« Dans l'affaire du Conseil d'Etat, dit-il, nous voyons un syndicat qui a préparé une grève révolutionnaire recourir à notre haute juridiction administrative et opposer au ministre les lois tutélaires. Qu'a fait le ministre ? Il s'est opposé à un mouvement révolutionnaire. Qu'a répliqué le syndicat ? Le ministre, affirme-t-il, a outrepassé ses droits ; il n'a pas été loyal en combattant l'illégalité et, si la révolution ne connaît pas le droit, nous prétendons l'obliger à suivre les règles du droit pour combattre la révolution. »

(2) *Revue politique et parlementaire*, juillet 1911, p. 61. Crétin. Les cheminots ont-ils le droit de grève ?

convocation accomplie une fois, les pouvoirs du Gouvernement seraient complètement épuisés et la sécurité de la nation se trouverait en effet compromise.

Tout service commencé et interrompu par un ordre étant réputé accompli aux yeux de la loi militaire, il ne servirait à rien, fait observer justement M. Crétin, de libérer les cheminots après quelques jours, pour se réserver la possibilité de nouveaux appels jusqu'à épuisement total du nombre de 21 jours.

Allant plus loin, et en cela nous sommes entièrement de son avis, il ne faut même pas voir dans la loi de 1888, croyons-nous, pour la raison qu'il nous indique, une faculté pour le Gouvernement de procéder à des appels annuels de 21 jours.

Aux termes de l'article 2 de la loi de 1905, d'une part, le service militaire est égal pour tous, et d'autre part, l'article 41 de cette même loi, modifié par celle de 1908, fixe à un total de 50 jours le temps pendant lequel un homme ayant achevé son service actif peut être rappelé pour des périodes militaires.

La durée du service militaire étant de 23 ans, les cheminots pourraient avoir à accomplir $21 \times 23 = 483$ jours de périodes militaires. Ce chiffre lui-même, nous dit M. Crétin, suffit à faire douter que le législateur de 1888 ait eu véritablement l'intention d'imposer aux cheminots une obligation supérieure, dans des proportions aussi considérables, à celles des autres citoyens.

La vérité, du reste, est révélée par les travaux préparatoires de la loi de 1888, desquels il résulte que la Commission chargée d'examiner le projet de loi eut seulement l'intention de fixer à 21 jours et à trois fois seulement la durée et le nombre des appels des sections de campagne. (1)

Le Gouvernement n'ayant donc en mains qu'une arme très faible pour parer à l'éventualité d'une nouvelle grève, nous adhérons entièrement à la mesure qui consisterait à décider législativement, « que les sections de chemins de fer de campagne pourraient être mobilisées en tout ou partie, même en

(1) Crétin, article déjà cité. — Voir exposé des motifs du projet déposé le 10 novembre 1888 sur le bureau de la Chambre, annexe n° 3161.

temps de paix, par décret rendu en Conseil des ministres, quand cette mobilisation sera nécessaire pour assurer l'exécution du service des chemins de fer ».

Cette dérogation à l'égalité du service militaire se comprendrait très bien pour les employés des chemins de fer en raison du privilège appréciable qu'ils possèdent de continuer leur service en cas de mobilisation et de se trouver ainsi à l'abri de tout danger.

Au surplus, il ne tiendrait qu'à eux de ne pas faire grève pour ne pas déclancher leur mobilisation.

b) Les Réquisitions

Le droit de réquisition militaire est établi par la loi du 3 juillet 1877, le décret du 2 août 1877, la loi du 5 mars 1890, le décret du 23 novembre 1886 et la loi du 17 juillet 1898.

En vertu de l'art. 5 de la loi du 3 juillet 1877 « est exigible, par voie de réquisition, la fourniture des prestations nécessaires à l'armée qui comprennent..... les moyens d'attelage et de transport de toute nature, y compris le personnel... Les matériaux, outils, machines et appareils nécessaires pour la construction et la réparation des voies de communication. »

L'article 29 laisse au Ministre de la Guerre le soin d'apprécier les ressources et le temps nécessaire à l'exécution des transports, mais il est à remarquer, qu'en réalité, il est impossible de procéder d'une façon constante à un transport de troupes, car cela causerait très certainement des perturbations importantes dans le service ordinaire des transports.

Au cas de réquisition, l'art. 21 punit seulement d'une amende de 16 à 50 francs les employés qui ont empêché ou retardé la marche du transport militaire, sans préjudice, il est vrai, de l'application des art. 430 et suivants du Code pénal sur les délits de fournisseurs.

Cette législation n'a nullement servi au cours de la dernière grève. Son étude montre clairement, du reste, qu'elle eut été d'une inefficacité complète pour enrayer le mouvement des cheminots.

CHAPITRE IV

L'Arbitrage et les projets Briand

SECTION I

Propositions d'arbitrage ayant précédé les projets Briand

Depuis longtemps on a cherché à résoudre par l'arbitrage les différends collectifs entre patrons et ouvriers. Le premier essai de législation en ce sens date en France de la loi du 27 décembre 1892. La procédure organisée par cette loi est avant tout une procédure esssentiellement facultative (1) laissant aux parties en conflit la liberté entière d'y recourir ou non. Elle règle d'une façon type la marche à suivre pour chaque cas particulier.

Grâce à cette loi de nombreux conflits ont pu recevoir une solution pacifique, mais il faut dire aussi que les solutions sont souvent intervenues grâce à l'intervention des pouvoirs publics par l'intermédiaire des préfets, sous-préfets, maires et conseillers généraux.

Les résultats obtenus par cette loi n'ayant pas répondu à ce qu'on espérait (2), de nombreuses propositions ont été

(1) M. Raspail, organe du parti ouvrier, avait demandé l'arbitrage obligatoire ; le rapporteur, M. Lockroy, fit écarter cette proposition.

Voir PIC, *Traité élémentaire de législation industrielle*, 3e édition, p. 1017.

(2) De 1893 à 1906, sur 9.036 grèves, 2.710 ont été réglées amiablement et 6.300 livrées à elles-mêmes n'ont pris fin que par la force des choses.

Sur la conciliation et l'arbitrage, voir conférence de F. FAGNOT, *Le droit de grève*, ouvrage cité.

faites depuis la loi de 1892 dans le but de modifier cette législation.

Citons tout d'abord les projets de : M. André Lebon, 8 juillet 1895 (1) et de M. De Mun, du 25 novembre 1895 (2) tendant à établir la constitution de Conseils permanents de conciliation ; ceux de MM. Mesureur et Maignien du 19 juin 1899 (3) tendant à rendre obligatoire la tentative de conciliation.

Un premier essai d'arbitrage obligatoire fut tenté par la loi du 22 juillet 1909, laquelle organisait dans son art. 2 un Conseil permanent d'arbitrage devant siéger à Paris. Ce Conseil devait régler les différends d'ordre collectifs entre les Compagnies de transports maritimes et leurs équipages. Il était unique pour tous les ports. Un décret du 19 mars 1910 vint déclarer l'arbitrage purement facultatif et le Conseil n'a jamais fonctionné.

a) Projet Millerand

De tous les projets ayant pour but le règlement amiable des différends relatifs aux conditions de travail, le plus célèbre est celui de MM. Waldeck-Rousseau et Millerand, déposé le 15 novembre 1900 et repris une première fois, le 14 octobre 1902, et une deuxième fois, le 12 juin 1906 (4). Nous croyons nécessaire d'indiquer ici les principales lignes de ce projet.

Il contient en premier lieu, obligation pour le patron qui a à son service plus de 50 ouvriers, de déclarer s'il accepte ou non l'arbitrage pour régler les conflits pouvant s'élever entre lui et son personnel.

(1) Documents parlementaires, 1895, Chambre, *Journal Officiel*, n° 1.465, p. 865.

(2) Documents parlementaires, 1895, Chambre, *Journal Officiel*, n° 1.625, p. 000.

(3) Documents parlementaires, 1896, Chambre, *Journal Officiel*, n° 1.746, p. 22.

(4) Voir *Journal Officiel*, documents parlementaires, Chambre, année 1900, session extraordinaire, annexe, n° 1937, p. 58 ; année 1902, session extraordinaire, annexe n° 323, p. 75 ; année 1906, session extraordinaire, annexe n° 14, p. 464.

Quant à l'Etat, l'art. 4 § 2 prescrivait que le cahier des charges de toutes les concessions accordées par lui devrait imposer cette procédure aux concessionnaires.

Les ouvriers des établissements ayant accepté l'arbitrage devaient nommer des délégués pour les représenter près du patron, la mission de ces délégués devant être de soumettre au patron et de discuter avec lui les réclamations de son personnel.

Si le chef de l'établissement n'acceptait pas les réclamations, les ouvriers devaient les formuler à nouveau par écrit.

Dans le délai de 48 heures, le patron devait faire connaître sa décision de nommer des arbitres et indiquer les noms de ceux qu'il choisissait. Dans ce cas, les ouvriers désignaient aussi leurs arbitres et une sentence arbitrale devait régler les différends dans le délai de six jours.

La grève ne pouvait éclater qu'à défaut de sentence arbitrale ou si le patron avait repoussé cette procédure, mais encore fallait-il un vote de la majorité des ouvriers. Une fois la grève déclarée, un nouveau vote devait, tous les 7 jours, décider de sa cessation ou de sa continuation.

Les sanctions prévues contre ceux qui n'observeraient pas les prescriptions de la loi, consistaient seulement dans la privation durant trois ans de leur droit d'électeur ou d'éligibilité à la représentation du travail.

b) Projet de MM. Fernand Buisson et Steeg

Une nouvelle proposition de loi déposée le 21 mars 1907 (1) par MM. Buisson et Steeg vise uniquement l'arbitrage obligatoire pour les concessions futures d'entreprises de travaux de fournitures ou de transports en commun, concédées ou subventionnées par l'Etat, les départements et les communes (art. premier).

La rupture du contrat de concession pour le concessionnaire, et la révocation pour l'ouvrier, étaient les sanctions

(1) *Journal Officiel*, Chambre, annexes, 1907, n° 879, p. 255 et suiv.

prévues par le projet contre la partie qui refuserait de se soumettre à la sentence arbitrale.

c) Projet de MM. Desplas et Chautard

Cette proposition, déposée par MM. Desplas et Chautard le 23 mai 1907 (1) a ceci de particulier, qu'elle tend à interdire la grève dans les industries dites de « première nécessité », comme les transports en commun.

Les dépositaires de ce projet considèrent la grève de ces industries comme illicite et la répriment par les sanctions pénales prévues à l'art. 475 du Code pénal, c'est-à-dire par une peine d'amende de 5 à 10 francs et en outre par l'incapacité, pour une durée de cinq ans, à la représentation du travail.

S'inspirant de la proposition Millerand, ce projet proposait l'institution de conférences périodiques dans lesquelles patrons et ouvriers discuteraient leurs différends.

La non entente des parties donnerait lieu alors à l'arbitrage amiable. Le Juge de Paix désignerait lui-même les arbitres, si les parties refusaient de le faire, ou si ceux qu'elles auraient choisis ne rendaient pas leur sentence dans un certain délai. La sentence serait alors rendue par la section conpétente du Conseil du Travail et serait susceptible d'appel devant un Conseil supérieur d'arbitrage institué à Paris. Cette sentence, alors définitive, aurait une durée maximum d'un an et ceux qui refuseraient de s'y soumettre seraient passibles d'une incapacité de 5 ans à la représentation du travail, sans préjudice de dommages-intérêts.

d) Proposition de M. Colliard

Les propositions de MM. Millerand, Buisson, Steeg, Desplas et Chautard ayant été renvoyées à l'étude d'une Commission,

(1) *Journal Officiel*, Chambre, annexes, année 1907, session ordinaire, p. 399.

M. Colliard déposa le 27 décembre 1907 (1) un très intéressant rapport, repris et déposé à nouveau sur le bureau de la Chambre, le 16 juin 1910 (2).

Ce rapport conclut à l'adoption presque totale de la proposition de M. Millerand. La principale modification proposée par le rapport consistait dans l'obligation de recourir à l'arbitrage dès la promulgation de la loi. Cette obligation était imposée aux mines, aux entreprises de transports en commun, de distribution collective de lumière et de force motrice, qui ont été ou seront concédées par l'Etat (art. 4, § 3). Les concessions existantes, et non seulement les concessions futures, se trouveraient dès lors frappées par l'obligation de l'arbitrage.

e) Projet Reinach

Le 12 juillet 1909 (3), M. Reinach déposa une proposition tendant à « l'interdiction des grèves et lock-out et à l'institution de Conseils permanents d'arbitrage dans les industries ayant le caractère de services publics », qu'il désignait spécialement.

Cette proposition fut reprise et modifiée le 4 juillet 1910. (4) Dans l'exposé des motifs de sa proposition, M. Reinach nous montre l'interruption de l'éclairage public compromettant gravement la sécurité générale et paralysant l'action de la police, l'arrêt de circulation des chemins de fer, celui des communications postales et télégraphiques, équivalant à une suspension de la vie nationale ; la cessation des transports maritimes avec nos colonies déchaînant la famine et provoquant des complications économiques redoutables.

Les articles 1 et 2 de la proposition établissent des conseils d'arbitrage d'une façon permanente et en organisent la composition.

(1) Le rapport de M. Colliard est annexé au procès-verbal de séance de la Chambre du 27 décembre 1907. *Journal Officiel*, 1907, documents Chambre, n° 1418, p. 473.
(2) *Journal Officiel*, Chambre des Députés, 1910, annexe n° 113.
(3) *Journal Officiel*, Chambre, annexes, année 1909, n° 2.691, p. 1.387.
(4) *Journal Officiel*, Chambre, annexes, année 1910, n° 245.

L'article 3 fixe une amende de 5 à 100 francs par infraction, pour l'une ou l'autre des parties qui refuserait de se soumettre à la sentence, sans préjudice des dommages-intérêts et des sanctions administratives.

Aux termes de l'article 4, « la cessation collective et concertée du travail, soit de la part des employés commissionnés, soit de celle des employeurs dans les industries désignées, constitue un délit puni de 20 à 2.000 francs d'amende par jour et de 6 jours à 3 mois de prison, ou de l'une de ces deux peines.» Les industries et services industriels auxquels devait s'appliquer la loi concernaient :

Les chemins de fer,

Les services maritimes subventionnés,

Les postes, télégraphes et téléphones,

L'éclairage public,

L'approvisionnement des villes en eau potable.

Cette liste ne pouvait être modifiée que par une loi il et n'y avait pas lieu de distinguer si les services désignés étaient assurés par l'Etat, par des communes ou par des particuliers.

Section II

Les projets Briand

L'historique très bref que nous venons de faire des projets de règlement amiable des conflits collectifs, va nous montrer que M. Briand s'est inspiré fortement des projets que nous venons de voir, et notamment de celui de M. Millerand.

Le projet de M. Briand, déposé au mois de décembre 1910 (1), se compose en réalité de trois projets distincts :

1° *Projet contre le sabotage* ;

2° *Projet sur la sécurité des trains* ;

3° *Projet sur la conciliation et l'arbitrage.*

Il nous semble nécessaire d'examiner rapidement les deux premiers projets avant d'étudier plus attentivement celui concernant la conciliation et l'arbitrage.

(1) *Journal Officiel*, documents parlementaires de la Chambre, session extraordinaire, 1910, p. 2 et suivantes.

a) Projet contre le sabotage

Ce projet punit d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 50 à 1.000 francs quiconque, par quelque moyen que ce soit, aura volontairemnet détruit, détérioré ou rendu indisponible les instruments ou autres objets dans le but d'empêcher ou d'entraver le fonctionnement d'un service public ou l'exploitation d'une industrie ou d'un commerce. Si le délit a été commis par un ouvrier ou un employé du service public, de l'industrie ou du commerce en question, la peine d'emprisonnement sera de 2 à 5 ans, et l'amende de 200 à 2.000 francs.

Le projet punit ensuite la provocation et l'excitation au sabotage. Si les provocations ou les excitations ont été commises par les moyens indiqués par la loi du 29 juillet 1881, elles seront déférées à la Cour d'assises. Si elles sont commises par d'autres moyens que ceux énoncés dans la loi sur la presse, elles seront passibles de la correctionnelle.

Nous souhaitons que ce projet soit voté rapidement et qu'il vienne mettre fin à toutes ces propagandes dont l'historique de la grève nous a fourni l'exemple.

b) Projet sur la sécurité des trains

L'objet de ce projet est de modifier l'article 20 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer. Il prévoit une peine de six mois à deux ans de prison pour tous les agents, sans distinction, qui auraient abandonné leur poste ou refuseraient de le rejoindre.

Le fait, pour un mécanicien ou un chauffeur d'abandonner un train en pleine campagne et de laisser ainsi les malheureux voyageurs dans une situation des plus pénibles, constitue incontestablement une faute qui mérite répression. Aussi M. Leroy-Beaulieu (1) n'hésite-t-il pas à demander l'adjonction

(1) *Economiste français*, 3 décembre 1910, p. 821.

de la perte des droits à la retraite, à la peine prévue par le projet pour punir ce délit.

c) *Projet sur la conciliation et l'arbitrage pour le personnel des chemins de fer*

Ce projet se divise en quatre titres. Le premier est relatif à la réglementation du statut professionnel des agents, les autres interdisent formellement la grève au personnel des chemins de fer et instituent une procédure d'arbitrage pour solutionner les conflits.

Le système de conciliation et d'arbitrage organisé comprend quatre degrés.

Au premier degré, et nous trouvons là une analogie avec le projet Millerand, fonctionnent dans chaque réseau des conférences périodiques dans lesquelles les délégués élus par service viennent discuter leurs intérêts professionnels avec les Directeurs des Compagnies.

Il existe au deuxième degré des comités locaux de conciliation chargés de solutionner les conflits qui n'auraient pu l'être par la procédure du premier degré.

Au troisième degré, un comité central de conciliation règlera les différends qui n'auraient pas été tranchés par les comités locaux.

Enfin, au quatrième degré, un arbitrage doit intervenir pour donner une solution que les trois autres degrés de procédure n'auraient pu amener.

Les comités locaux seraient formés par les représentants du personnel et des Compagnies.

Dans les comités locaux, un ingénieur du contrôle technique doit être adjoint aux représentants du personnel et des Compagnies.

Quant au tribunal arbitral, il doit être formé de la façon suivante :

Les deux parties doivent choisir leurs arbitres, lesquels en désignent trois autres, soit par voie d'accord, soit par tirage au sort, sur une liste dressée chaque année par les deux

chambres et comprenant des conseillers d'Etat, des membres de la Cour de cassation, des Cours d'appel, de l'Académie des Sciences et de l'Académie des sciences morales et politiques.

La sentense arbitrale est obligatoire pour chacune des parties, sous peine de sanctions civiles pour la Compagnie et de révocation pour les ouvriers qui refuseraient de s'y soumettre.

Au cas, cependant, où la sentence arbitrale aurait une répercussion financière sur l'Etat, elle serait soumise à la ratification du Parlement.

Ce projet, qui n'a encore subi aucune discussion à la Chambre, a été accueilli de différentes manières de la part des cheminots et des Compagnies (1).

Le titre I du projet de loi prévoit l'obligation pour les Compagnies de soumettre à l'homologation du Ministre des Travaux publics les règlements relatifs aux conditions d'avancement, de licenciement et de régime disciplinaire applicables aux diverses catégories de leur personnel. Si cette homologation n'est accordée que sous réserve de certaines modifications non acceptées par l'Administration du réseau, il est statué par décret rendu sur avis conforme au Conseil d'Etat.

M. Fernand Faure (2) considère que cette immixtion du Ministre dans les questions d'avancement et de discipline dans le personnel des chemins de fer constituerait une grave atteinte aux droits des Compagnies.

Les Compagnies étant concessionnaires, dit-il, elles sont responsables de leur gestion et il est juste qu'elles aient sur leurs agents « une pleine et entière autorité ». A l'inverse de M. Faure, nous estimons au contraire que les Compagnies ne peuvent prétendre à une indépendance complète pour l'administration de leur entreprise. Les Compagnies ayant le caractère de service public, le Gouvernement a l'obligation d'assurer par tous les moyens possibles le bon fonctionnement du service. Cette réglementation, demandée par le Gouverne-

(1) Voir le Projet en Appendice.

(2) *Revue politique et parlementaire,* février 1911, p. 242. Fernand Faure. Le statut des agents de chemins de fer et le règlement pacifique des différends collectifs.

ment aux Compagnies, nous semble répondre à la fois aux intérêts des agents du service et de la collectivité.

En ce qui concerne l'organisation de conférences périodiques et le recours obligatoire à l'arbitrage en cas de non conciliation, M. Faure comparant l'arbitrage international et l'arbitrage des différends collectifs professionnels, fait remarquer justement que la Conférence de La Haye a toujours eu soin de limiter l'arbitrage aux différends d'ordre secondaires, « à ceux qui n'engagent ni les intérêts essentiels, ni l'honneur des nations », tandis que le projet Briand soumet à l'arbitrage, « tous les différends d'ordre collectifs relatifs aux intérêts professionnels des agents et des ouvriers de chemins de fer ». Cette obligation générale pour les Compagnies, nous le reconnaissons avec lui, serait une violation flagrante des actes de concession. C'est du reste la raison pour laquelle MM. Millerand, Buisson, Messimy et Steeg ne proposaient l'obligation de l'arbitrage que pour les concessions nouvelles et respectaient scrupuleusement les droits des concessionnaires actuels.

Le projet prévoit la procédure d'arbitrage pour « les différends collectifs relatifs aux intérêts professionnels ». En présence d'une expression aussi générale il est permis de se demander avec M. Faure et M. Louis Rolland ce qu'il faut entendre au juste par différends collectifs susceptibles de se régler par arbitrages (1). Une détermination semble s'imposer d'une façon aussi précise que celle prévue par l'accord anglais de 1907 (2).

(1) Fernand Faure. Article précédemment cité. Le statut des agents de chemins de fer et le règlement pacifique des différends collectifs. — Louis Rolland. Les projets du Gouvernement relatifs aux grèves dans le service public des chemins de fer. *Revue de droit public*, 1911, p. 125.

(2) Aux termes de l'accord du 6 novembre 1907, qui mit fin à la crise des chemins de fer anglais, grâce à l'intervention de M. Lyold George, ministre du travail, les revendications concernant exclusivement les questions de salaires ou d'heures de travail étaient soumises à la procédure arbitrale.

Voir: La conciliation et l'arbitrage dans les chemins de fer anglais. Bertin. *Revue politique et parlementaire*, 10 mars, 1912 p. 530. — Dominguez. *Situation matérielle et conditions juridiques des employés de chemins de fer du réseau de l'Etat.* Thèse, Rennes, 1907, p. 354.

Que penser maintenant des Comités de conciliation? En ce qui les concerne, nous trouvons encore exacte la remarque qui a été faite que les délégués élus ne pourraient avoir qu'une compétence insuffisante pour la représentation des agents. Il est bien certain, en effet, qu'avec la multiplicité actuelle des services, les délégués ne pourraient présenter des observations utiles qu'en ce qui concerne leurs fonctions et seraient complètement incapables de discuter les revendications des autres catégories d'agents.

L'organisation à établir consisterait à grouper les agents par catégories et à faire élire les délégués par ces différentes catégories, de façon à restreindre le plus possible la compétence des délégués. L'élection des délégués par service et par division régionale étant beaucoup trop large, il conviendrait plutôt d'adopter une organisation semblable à celle prévue par M. Millerand.

Avec une représentation d'ouvriers sérieusement organisée, nous croyons qu'il serait possible d'amener une entente entre les employés et l'Administration.

Les conférences périodiques instituées par M. Millerand et essayées en 1910 groupaient les agents, par catégories, dans chaque gare, grand dépôt, ou suivant qu'ils avaient un travail analogue.

L'accord anglais de 1907 a reconnu le même principe dans l'institution de ses bureaux de conciliation.

La critique que nous venons de faire s'applique encore mieux aux comités centraux de conciliation et c'est pourquoi, M. Faure a peut-être raison de croire que les différents Comités, tels qu'ils sont constitués par le projet, seront plus propres à permettre les conflits qu'à les apaiser.

« Quelle compétence, dit-il, un aiguilleur ou un agent de la voie pourrait-il avoir pour examiner un différend relatif aux conditions de travail des mécaniciens ou des ouvriers de l'atelier ». Si on ajoute à cela que les revendications du personnel non solutionnées par les Comités de conciliation doivent faire l'objet d'un arbitrage et que les arbitres ont toujours « tendance à couper la poire en deux », on arrive à

penser fatalement qu'avec les idées actuelles des Syndicats, les agents multiplieront les conflits et qu'un tel projet, suivant l'expression de M. Leroy-Beaulieu, livrera les Compagnies « au chantage permanent ». Il n'est pas douteux que les délégués élus demanderont toujours quelque chose et auront à cœur de l'obtenir pour ne pas passer pour vendus. La grève anglaise de 1911 en a été malheureusement la preuve (1).

Quant à la composition du Tribunal arbitral, elle paraît elle-même compliquée et peu satisfaisante. Les tiers arbitres étant désignés sur une liste dressée annuellement par le Parlement et appartenant toujours aux fonctions du Conseil d'Etat, de l'Académie des Sciences ou de l'Académie des Sciences morales et politiques, on objecte à juste raison qu'il s'agit avant tout de régler un conflit économique et que d'autres personnes, comme les membres de la Chambre du Commerce et du Conseil supérieur du travail, seraient mieux qualifiées pour composer ce Tribunal (2).

L'intervention du Parlement, prévue par l'art. 18, pour l'homologation des sentence sarbitrales engageant les finances de l'Etat, soulève aussi une critique méritée. Presque toutes les questions intéressant le personnel des chemins de fer sont en effet, pour les Compagnies, la cause de dépenses qui rejaillissent sur l'Etat par suite du système de la garantie d'intérêt. Il est donc probable que toutes ces questions soumises à l'homologation du Parlement subiront alors une nouvelle

(1) L'accord anglais du 6 novembre 1907, instituant une procédure d'arbitrage entre les Compagnies et leur personnel, devait avoir une durée de 7 ans ; il était renouvelable indéfiniment et ne devait prendre fin qu'après un délai de préavis de 12 mois donné par l'une ou l'autre des parties. Il a échoué malheureusement, en raison de l'esprit de lutte qui sévit en Angleterre plutôt que celui de conciliation. Le 5 août 1911, une nouvelle grève a éclaté et l'accord du 6 novembre 1907 a été impunément violé par le personnel des chemins de fer. Il a été remplacé par un nouvel accord signé le 11 décembre 1911 par les représentants des Compagnies et les délégués des quatre grandes unions des chemins de fer anglais, à la suite d'une enquête faite par Commission royale.

Voir « The English railway strike. H. Belloc. *Le mouvement social* novembre 1911, p. 987. — *Bulletin de l'Office du Travail*, janvier, février, mars 1912. Les difficultés entre les Compagnies de chemins de fer et leur personnel depuis 1906. — Yves Guyot. Les grèves des chemins de fer en Grande-Bretagne. *Journal des Economistes*, septembre 1911, p. 353.

(2) Louis Rolland. *Revue de droit public*, 1911, p. 126, article cité.

discussion à laquelle la politique ne manquera pas de se mêler. La sentence de l'arbitre sera vraisemblablement modifiée et les Compagnies se trouveront souvent sacrifiées par les parlementaires, soucieux avant tout de leur intérêt politique. On verra le Parlement fixer en définitive, les conditions de travail et le salaire des employés et des Compagnies. C'est lui qui sera arbitre entre elles et leur personnel, le Ministre des Travaux publics étant directeur des chemins de fer de l'Etat, le Parlement interviendra pour donner tort ou raison à son personnel contre lui (1).

Cette subordination ne semble pas possible, et on conçoit combien serait dangereuse pour les finances et la discipline, cette ingérance du Parlement. (2)

En ce qui concerne l'exécution des sentences arbitrales, le projet distingue suivant qu'il s'agit des Compagnies ou de leur personnel.

Pour les Compagnies, l'art. 20 du projet prévoit l'exécution intégrale d'office de la sentence, par les soins du Ministre des Travaux publics et aux frais du réseau ; la déchéance pourrait en outre être prononcée contre la Compagnie.

L'article 19 donne aux Compagnies la faculté de former, devant la juridiction compétente, une demande en indemnité au plus supérieure à l'évaluation des arbitres, lorsque la solution de ceux-ci déclare qu'il y a lieu à compensation et que dans les trois mois de la mise en exécution les Compagnies n'ont pu obtenir satisfaction.

Il est à noter que ce recours à la juridiction pour l'exécution des compensations sera toujours fort long avant d'aboutir.

L'agent qui ne continuerait pas le travail dans les conditions fixées par la sentence peut voir procéder à son remplacement. M. Faure souligne cette simple faculté de congédiement prévue par le projet et l'indication faite dans les motifs

(1) Yves Guyot. *Les projets de loi du Gouvernement et les grèves des cheminots*, 3 décembre 1910, p. 492.

(2) *Revue politique et parlementaire*, février 1911, p. 258. Fernand Faure, article cité.

que la mesure peut ne pas être définitive. Pourquoi, en effet, ne pas prononcer cette révocation, seule mesure susceptible de punir efficacement et d'inspirer une crainte ?

Le titre IV, article 22, interdit à toute association déclarée ou non, à tout syndicat ou à toute union d'associations ou de syndicats, soit de provoquer les agents ou ouvriers des réseaux visés par la présente loi à la grève, soit de préparer ou d'organiser la grève.

L'article 23 prévoit des peines d'amende et d'emprisonnement pour les cas d'infraction et de récidive aux dispositions de l'article 22. Pour cette mesure, nous venons ajouter notre approbation à celle des auteurs qui l'ont approuvée mais, faisant nôtre la critique de M. Faure, nous demandons avec lui : « Pourquoi ne punir la provocation à la grève que quand elle sera le fait d'une association ou d'un syndicat ? Pourquoi cette provocation serait-elle plus légitime lorsqu'elle émanerait d'un individu isolé, d'un meneur qui profiterait de l'émotion accidentelle causée par un incident quelconque pour soulever le personnel et l'entraîner à la grève. ? »

Aujourd'hui, les projets Briand semblent être complètement oubliés.

Or, qu'une nouvelle grève éclate, ce serait encore le désarroi, et qui sait si les conséquences ne seraient pas plus terribles encore que celles de la première.

Suivant l'expression de M. Briand, dans l'exposé des motifs de son projet, « la substitution progressive de l'arbitrage à la grève dans les différends d'ordre collectif entre patrons et ouvriers de l'industrie privée est une œuvre attrayante, » (1)

(1) Il est à noter que l'arbitrage obligatoire vers lequel la tendance du Gouvernement se manifeste actuellement (réforme mentionnée par M. Chéron dans son discours à Jourdeville, le 1er septembre 1913), n'est pas très populaire parmi les ouvriers.

Au Congrès international de la Fédération des ouvriers des transports, tenu à Londres dans la dernière semaine du mois d'août 1913, un délégué allemand du nom de Muller s'est prononcé énergiquement, en son nom et en celui de ses camarades, contre toute réforme tendant à imposer en cas de grève l'arbitrage ou la conciliation.

« Une pareille mesure, a-t-il déclaré, porterait atteinte à la liberté de l'ouvrier et le paralyserait dans sa lutte contre le capital. »

Plusieurs délégués français ont approuvé cette déclaration et le Con-

Cette œuvre est-elle suffisante dans les services publics ? Nous ne le croyons pas pour notre part. La dernière crise des chemins de fer anglais a démontré l'impuissance de l'arbitrage pour prévenir les conflits.

Chez nous, les grèves des postes et des chemins de fer ont révélé toute l'importance d'une grève dans les services publics.

Il suffit d'examiner en droit ce qu'est le service public et à quel besoin il répond pour voir apparaître immédiatement le caractère illicite des grèves dans ces services, pour éprouver le besoin de proclamer leur interdiction et de prendre toutes les mesures nécessaires pour les empêcher de se déclarer. C'est à cette étude que nous nous proposons de consacrer la fin de notre ouvrage.

grès a renvoyé au Conseil international la question de l'arbitrage obligatoire qui était à son ordre du jour.

Sans désapprouver l'arbitrage forcé pour les mêmes raisons que le citoyen Muller, il faut reconnaître que cette loi sociale augmenterait encore considérablement les charges patronales.

L'obligation pour un patron de laisser prendre par un tiers une discussion peut entraîner la mort de son industrie.

Quant à l'exécution de la sentence arbitrale, si l'une des parties pourrait être obligée de la subir, on n'a pas encore trouvé le moyen d'y contraindre l'autre.

(*Journal des Débats*, 3 septembre 1913.)

CHAPITRE V

La notion et le but du service public. Ce qu'il faut entendre par fonctionnaire. — Incompatibilité de la grève et du service public. — Son interdiction.

Le principal reproche que nous avons adressé au projet Briand est de n'interdire la grève qu'au personnel des chemins de fer, alors que nous préférerions, avons-nous dit, un texte général édictant cette interdiction pour tout le personnel des services publics. Il nous reste donc à préciser ce qu'il faut entendre par service public et à donner les raisons juridiques qui nous conduisent à demander l'interdiction de la grève pour tout le personnel de ces services.

« Quelles que soient la forme et la complexité de l'Etat, la différenciation qui a existé, sous tous les régimes et à toutes les époques, entre gouvernés et gouvernants, a entraîné pour ces derniers l'obligation d'employer leurs forces dans l'intérêt des gouvernés. »

A l'événement de la dynastie capétienne, nous dit M. Duguit (1), cette mission, qui appartient au roi, est réduite à son minimum. Elle consiste uniquement dans l'obligation de faire régner l'ordre et la paix par la police, et la justice.

Peu à peu, les formes de Gouvernement se modifiant, les besoins de la collectivité continuant à s'accroître, la mission obligatoire de l'Etat s'est développée parallèlement ; elle s'est

(1) *Revue de droit public*, 1907, p. 415. Duguit. Les particuliers et les services publics. — Duguit. *Traité de droit constitutionnel*, t. I, édit. 1911, p. 98 et suiv.

étendue, de la police et de la justice où elle était primitivement cantonnée, à l'enseignement, à l'assistance, aux transports, etc.

Cette mise en œuvre de l'activité que les gouvernants ont l'obligation d'exercer dans l'intérêt des gouvernés, constitue ce que nous appellerons avec M. Duguit « le substratum du service public ».

Suivant la définition de cet auteur, nous dirons donc :

« ***Tout service public est la mise en œuvre d'une mission juridique obligatoire pour les gouvernants.*** »

« *Un service public est une certaine activité, l'accomplissement d'une certaine besogne qui, à un moment donné, est considérée comme étant d'une importance telle pour le groupement social, que c'est un devoir juridique pour les gouvernants d'en assurer l'accomplissement.* »

Où s'arrête cette activité de l'Etat au profit des gouvernés, qui apparaît comme une obligation de l'Etat vis-à-vis des gouvernés ? Voilà précisément ce qu'on ne saurait déterminer d'une façon précise. Tout ce qu'on peut dire, avec M. Duguit, « c'est qu'à mesure que la civilisation se développe, le nombre des activités susceptibles de servir de support à des services publics augmente, et le nombre des services publics s'accroît par là même. » (1) Les gouvernants modernes doivent aujourd'hui à leurs gouvernés autre chose que la police et la justice. Leur activité s'est étendue au fur et à mesure des besoins de la collectivié, il est possible que demain elle s'étende encore davantage.

Dans la notion de service public, il y a donc quelque chose d'extrêmement varié qu'il est impossible de fixer.

Un service devient-il important, nécessaire à la vie de la nation, la question qui se pose alors est de savoir si l'Etat doit intervenir pour en prendre la charge. C'est à lui, en réalité, d'apprécier ce qu'il doit faire ou ne pas faire ; c'est à lui de juger s'il doit se substituer ou non à l'initiative privée.

A quoi bon distinguer, dès lors, entre les fonctions essentielles de l'Etat, apparaissant comme rentrant naturellement

(1) Duguit. *Traité de droit constitutionnel*, p. 99.

dans sa mission de les assurer, et les fonctions facultatives qui apparaissent, au contraire, comme pouvant être assurées par les particuliers, puisqu'en réalité, la ligne de démarcation entre les unes et les autres est difficile à établir, qu'en définitive l'Etat en est le seul juge et que tout dépend du rôle à jouer qu'il se fait ?

Une tendance se manifeste actuellement pour accroître de plus en plus les obligations de l'Etat, on cherche à développer le plus possible le domaine des pouvoirs publics dans les exploitations industrielles, à créer de plus en plus des services publics d'ordre technique.

Le socialisme envisage avec plaisir cette nouvelle direction des pouvoirs publics, mais quant à nous, nous préférons nous rallier à la thèse interventionniste qui distingue attentivement, pour le choix des services à prendre, les besoins généraux et permanents de la collectivité nécessitant une intervention des pouvoirs pour leur bonne organisation, et les industries pour lesquelles l'intervention de l'autorité publique n'apparaît aucunement nécessaire pour la société. C'est dire clairement que nous n'envions comme services publics que les services pour lesquels l'intervention de l'Etat est véritablement désirable et indispensable pour le bon fonctionnement du service ou pour la sécurité de la nation. En raison de ces considérations, nous dirons avec M. L. Rolland :

« Du jour où les gouvernants prennent l'administration d'un service, il y a présomption que l'initiative privée est incapable de satisfaire aux besoins auxquels il répond.

« Du jour où l'initiative privée est en mesure de satisfaire un besoin pour lequel il existe un service public, les gouvernants doivent s'en décharger. » (1)

Les services publics étant devenus nombreux, il en est résulté pour eux des organisations différentes.

« Les vieux services », tels que l'armée, la police et la justice sont toujours exploités par l'Etat, à qui ces services sociaux semblent incomber tout naturellement et que seul il paraît

(1) *Revue de droit public*, 1910, p. 508. L. Rolland. Les agents d'un service public concédé.

en état de pouvoir satisfaire. A côté de ces services, les gouvernants ont pris la charge de services nouveaux. Ils gèrent directement les uns, tels que les postes et télégraphes et une partie des transports. Ils ont remis la direction de certains autres à des « unités secondaires », comme la commune, le département ou les établissements publics. Pour d'autres enfin, la concession a été le mode de gestion adopté.

L'augmentation des services a occasionné cette décentralisation qui tend à se faire de plus en plus, non pas par région, mais par service. C'est ce que M. Duguit appelle la décentralisation fonctionnariste. (1)

Parmi les individus assurant le fonctionnement d'un service public, M. Berthelemy fait remarquer que les uns ont pour rôle de donner des ordres, de nous imposer leur volonté. Leur commandement, nous dit cet auteur, exprimé dans des décrets, arrêtés, jugements, ordonnances, procès-verbaux constituent l'exercice de la souveraineté. Il les appelle, pour cette raison, « *fonctionnaires d'autorité* » et fait entrer dans cette catégorie non seulement le chef de l'Etat, les ministres, conseillers d'Etat, conseillers de Cour d'appel et juges, mais encore, comme il le dit lui-même, « les plus humbles agents de police, garde-champêtres et gendarmes ». D'autres agents, au contraire, nous dit-il, ne disposent d'aucun pouvoir de commandement sur les citoyens, ils n'ont pour rôle que de rendre des services. C'est l'ingénieur, le facteur, le professeur, l'ouvrier des arsenaux, le cantonnier, le maître d'école. A ceux-là M. Berthelemy donne le nom de « *fonctionnaires de gestion* », sous prétexte qu'ils accomplissent des actes semblables à ceux des particuliers, alors qu'au contraire, on ne trouve pas dans la vie privée d'actes analogues à ceux accomplis par les juges ou commissaires de police.

De cette grande classification des fonctionnaires, en fonctionnaires, de gestion et en fonctionnaires d'autorité, M. Berthelemy tire des conséquences extrêmement importantes. Les fonctionnaires d'autorité, remarque-t-il tout d'abord, occu-

(1) Sur la décentralisation des services publics par région et par service, voir Duguit, *Traité de droit constitutionnel*, t. I, p. 451 et suiv.

pent seuls une situation spéciale qui les fait tomber sous l'application de l'article 123 du Code pénal et les met à l'abri des outrages et violences des particuliers, en vertu des articles 222 à 224 du même Code. Quant aux fonctionnaires de gestion, il les considère liés envers l'Etat comme des ouvriers ordinaires envers un patron de l'industrie privée.

Dans l'état actuel de notre droit, M. Berthelemy ne voit aucune impossibilité à ce que les fonctionnaires de gestion et tous les ouvriers de l'Etat se syndiquent, lorsque les agents qui accomplissent une fonction semblable dans l'industrie peuvent se syndiquer. Il prétend également, que si les fonctionnaires d'autorité ne peuvent se coaliser et se mettre en grève sans tomber sous l'application du Code pénal, rien n'empêche au contraire les fonctionnaires de gestion de le faire.

Effrayé des conséquences de sa distinction, M. Berthelemy s'empresse d'ajouter, cependant, qu'il ne faut pas voir dans la grève des agents de gestion l'exercice d'un droit. Aussi, regrettant l'état actuel de notre législation, il réclame une loi pour parer ce danger. (1)

M. Larnaude a réfuté d'une façon magistrale cette théorie de M. Berthelemy en démontrant, au cours de sa conférence, du 16 mai 1906, à la Société générale des prisons, qu'elle reposait uniquement sur une fausse généralisation de la distinction existant entre les actes d'autorité et les actes de gestion étendue aux agents qui les accomplissent. Voilà comment, du reste, M. Larnaude expose la marche de cette généralisation, hâtive de la part de M. Berthelemy.

« Quand cette distinction de l'acte de puissance publique et de l'acte de gestion eut acquis droit de cité, les auteurs se sont ingéniés à y rattacher d'autres règles qui ont été considérées comme des conséquences ou des corollaires logiques. C'est ainsi, en particulier, qu'on l'a fait intervenir dans la théorie de la responsabilité des personnes publiques, cette responsabilité n'existant pas quand l'acte était de puissance publique, tandis que l'acte de gestion la faisait encourir.

(1) Les syndicats de fonctionnaires. *Revue pénitentiaire*, juin 1906, p. 817. Conférence de MM. Berthelemy et Lamande.

« Et c'est ainsi enfin, que par une dernière déduction, moins logique toutefois, on a fait sortir la distinction des fonctionnaires d'autorité et des fonctionnaires de gestion. C'est le dernier aboutissant de l'idée, sa dernière victoire, mais c'est une victoire à la Pyrrhus qui fera reculer l'idée à raison des conséquences dangereuses que subitement ses partisans eux-mêmes ont aperçu dans ses flancs comme dans le cheval de Troie. » (1)

Pour les raisons exposées par M. Larnaude, nous nous refusons à voir dans les textes du Code pénal la distinction faite par M. Berthelemy.

L'article 222 du Code pénal, en effet, vise bien l'hypothèse spéciale où il s'agit d'exécuter un acte de puissance publique et punit la méconnaissance du respect de la justice et de l'administration, mais les articles 123 à 126 prévoient simplement la « coalition de fonctionnaires, soit les concerts de mesures contraires aux lois, soit les démissions arrêtées par délibération, dont l'objet ou l'effet serait d'empêcher ou de suspendre l'accomplissement d'un service quelconque. (2)

Comme le remarque M. Larnaude, ce texte qui interdit la suspension d'un service quelconque ne devrait-il pas s'appliquer à tous les individus collaborant, d'une manière ou d'une autre, à un service public quelconque ; est-ce qu'il ne contient pas en lui-même, la définition de la seule et unique catégorie de fonctionnaires existante, et est-ce que la loi réclamée par M. Berthelemy ne viendra pas simplement remettre en état, confirmer la situation juridique qui a été dissociée.

Peu importe, en effet, le caractère des actes accomplis par les agents qui collaborent au fonctionnement d'un service public. La notion de fonctionnaire, nous dit M. Duguit, est intimement liée à celle de service public. Le service public étant la mise en œuvre, par l'Etat, d'une activité tellement importante pour la collectivité que les gouvernants en assurent eux-mêmes le fonctionnement, il ne faut pas hésiter à considérer comme fonctionnaires tous les individus associés

(1) *Revue pénitentiaire*, juin 1906, p. 833, article cité.
(2) *Idem*.

d'une manière permanente au fonctionnement du service. Tous ces individus ont pour nous la même mission : ils doivent assurer la marche du service, ils doivent en prévenir toute interruption, et pour ces raisons ils doivent être soumis à des règles particulières, subir une condition spéciale.

Nous admettrons donc, pour notre part, que la qualité de fonctionnaire découle du service public même et que, dans ces conditions, les ouvriers d'un service public qui exécutent un travail manuel, aussi bien que les individus dont le travail est intellectuel, possèdent cette qualité et doivent en subir toutes les conséquences.

« L'affirmation si souvent répétée que les ouvriers de l'Etat sont des ouvriers comme ceux de l'industrie privée, ayant exactement la même situation, est parfaitement erronée. » Il ne peut en être ainsi, déclare M. Duguit, parce que participant d'une manière permanente et normale à un service public, ils ont tous les caractères du fonctionnaire. »

Suivant la définition de cet auteur, nous dirons donc : « *Le fonctionnaire est l'agent qui participe d'une manière permanente et normale au fonctionnement d'un service, centralisé, décentralisé ou concédé quel que soit d'ailleurs le caractère des actes qu'il fait.* » (1)

Cette définition ne laisse donc au dehors, parmi les agents participant à un service public, que ceux qui y coopèrent d'une manière momentanée et passagère, dont la présence n'est pas indispensable au fonctionnement du service.

A défaut, dans les textes, de définition précise du mot fonctionnaire, la théorie de M. Berthelemy ayant fait fortune est venue permettre de restreindre aux individus appelés par lui fonctionnaires d'autorité, l'application des conséquences attachées à la qualité de fonctionnaire. Le danger de cette restriction n'a pas tardé à apparaître ; on a fini par se rendre compte que fonctionnaires d'autorité et fonctionnaires de gestion sont tous des fonctionnaire devant subir également les mêmes règles de droit, et on cherche aujourd'hui à resti-

(1) Duguit, ouvrage cité, p. 430.

tuer au mot fonctionnaire le sens général et les conséquences qu'il n'aurait jamais dû cesser de posséder.

Le projet de loi sur les associations de fonctionnaires, déposé sur le bureau de la Chambre, le 11 mars 1907, (1) déclare :

« Sont considérés comme fonctionnaires, pour l'application de la présente loi, tous ceux qui, en qualité de délégués de l'autorité publique, d'agents et de sous-agents, font partie des cadres permanents organisés pour assurer le fonctionnement d'un service régi par l'Etat. »

Cette définition, reprise par M. Jeanneney, rapporteur de la Commission chargée d'examiner le projet, fut étendue aux agents des communes et des départements. M. Rolland nous fait remarquer que cette définition ne vise encore que les employés et agents, c'est-à-dire ceux qui jouent le rôle d'auxiliaires du patron, alors qu'elle laisse de côté les individus qui exécutent un travail manuel. Une grève des ateliers de la marine, fait-il remarquer, est cependant aussi dangereuse pour la marche des services publics qu'une grève des postes, et c'est à juste raison qu'il met lui aussi en garde contre l'erreur qui consiste à considérer l'ouvrier de l'Etat, nous ajouterons d'un service public quelconque, comme pouvant avoir les mêmes facultés qu'un ouvrier de l'industrie privée.

Pratiquement, demande-t-il, quelle différence peut-on voir entre l'ouvrier des ateliers de la marine et le sous-agent des Postes ? Tous les deux diffèrent des salariés ordinaires en ce que leur situation est nettement déterminée par la loi. Ils ont pris rang dans une société hiérarchisée et jouissent de nombreux avantages. Ils sont à l'abri des baisses de salaires et bénéficient du traitement de congé et de la retraite. Tous les deux ont un rôle important au point de vue du bon fonctionnement du service public ; ils sont également indispensables à l'intérêt général de la nation.

Pour éviter cette erreur d'assimilation, il faut toujours con-

(1) *Revue de droit public*, 1907, p. 259. Le projet de loi sur les associations de fonctionnaires.

sidérer que l'Etat n'est patron et n'intervient dans les services publics que pour en assurer le fonctionnement qui ne peut être interrompu.

L'agent d'un service public, quel qu'il soit, participe à une fonction obligatoire pour l'Etat. C'est là la véritable raison qui le distingue du salarié de l'industrie privée et lui donne la qualité de fonctionnaire.

L'article premier des projets sur le statut des fonctionnaires, déposés à la Chambre, les 25 mai 1909, (1) et 30 juin 1910, (2) comporte la nouvelle définition suivante :

« Sont considérés comme fonctionnaires tous ceux qui, en qualité de délégués d'autorité publique, d'employés, d'agents ou de sous-agents, occupent dans un service public de l'Etat un emploi permanent rémunéré par un traitement mensuel. »

Cette dernière définition se rapproche beaucoup de celle donnée par M. Duguit et que nous avons adoptée, puisqu'elle s'applique, en effet, à tous les agents des services publics de l'Etat, concédés ou non concédés.

Enfin, M. Berthelemy lui-même, sans abandonner sa distinction des fonctionnaires de gestion et des fonctionnaires d'autorité, nous donne aussi une définition générale du fonctionnaire.

Pour lui, est fonctionnaire, « quiconque fait profession de collaborer à un service quelconque, de quelque nature qu'il soit ». Cette définition s'applique à plus de 800.000 français ; elle englobe, comme il le dit, aussi bien le garde-champêtre et le balayeur public que le chef de l'Etat.

On voit donc bien que les conséquences de l'assimilation de certains fonctionnaires aux ouvriers de l'industrie privée ont abouti à faire voir, qu'en réalité, il n'y a qu'une seule catégorie de fonctionnaires et que cette qualité légitime le refus du droit de grève.

(1) *Journal Officiel.* Documents parlementaires, Chambre, 1909, session ordinaire, p. 1179.
(2) *Journal Officiel.* Documents parlementaires, Chambre, 1910, session ordinaire, p. 576.

« Les services publics sont faits pour les administrés, il faut que ceux-ci puissent en profiter ; si cette considération est assez forte, comme nous le pensons, il faut entendre le mot fonctionnaire dans le sens le plus large possible. De ce point de vue, la grève des ouvriers des arsenaux ou des employés des Postes est aussi gênante que celle d'un fonctionnaire proprement dit, de tous les services correspondant à l'accomplissement d'une mission essentielle de l'Etat. » (1)

***

La loi de 1864 ayant permis aux ouvriers de l'industrie privée de s'entendre pour cesser leur travail, le Gouvernement ne peut plus intervenir, maintenant, que conformément aux articles 414 et 415 du Code pénal, pour réprimer les violences et voies de faits portant atteinte à la liberté du travail.

Ayant écarté l'application de l'article 126 aux fonctionnaires de gestion et, à plus forte raison, aux employés de services publics, en prétendant qu'ils étaient dans des situations identiques à celles des ouvriers de l'industrie privée, M. Barthou vint, en 1909 (2), soutenir le caractère licite d'une grève

(1) *Revue de droit public*, 1909, p. 296. L. Rolland. Les deux grèves des Postes.

(2) *Journal Officiel*. Documents parlementaires, Sénat, 1909, p. 638, séance du 8 juillet. — Les fonctionnaires sont à tous égards dans une situation particulièrement exceptionnelle. Beaucoup d'entre eux, même, ont prêté serment. On ne peut songer à les assimiler à un degré quelconque à des ouvriers de l'industrie privée. Il est reconnu que les fonctionnaires ne peuvent pas se mettre en grève et le Gouvernement manquerait au premier de ses devoirs s'il ne les remplaçait pas quand ils viennent sur ce point à manquer aux leurs. Il l'a fait et a pris sa responsabilité tout entière. Mais en ce qui concerne les ouvriers et employés des chemins de fer, ah ! messieurs, je dirai toute ma pensée ; quelles que soient les conséquences parlementaires que vous puissiez attacher à mes paroles, quoique vous pensiez de mon opinion et de mon attitude, qui sont l'opinion et l'attitude du Gouvernement, je dis très haut que les employés de chemins de fer ne peuvent être assimilés à des fonctionnaires, qu'on peut, qu'on doit les assimiler à des ouvriers de l'industrie privée.

. . . . . .

J'ai indiqué qu'il était impossible d'établir une assimilation absolue entre les œuvres de l'industrie privée et les ouvriers des Compagnies de chemins de fer, le contrat qui lie quelques ouvriers, fussent-ils des centaines et des milliers, à un patron, et le contrat passé entre les Compa-

des agents de chemins de fer. En généralisant son raisonnement, il peut être appliqué à tous les agents des services concédés.

En 1910, la même thèse fut soutenue par M. Flaissière (1), qui n'hésita pas à déclarer que les agents de services publics n'ont pas à sacrifier leur intérêt particulier à celui de la collectivité. Cette affirmation est absolument contraire à la notion de service public qui fait passer l'intérêt général avant l'intérêt particulier ; s'il n'en était pas ainsi, déclare M. Rolland, « aucune vie en société ne serait possible, il n'y aurait que des conflits inévitables d'intérêts particuliers et d'égoïsmes exagérés. » (2)

Ce qu'il ne faut pas perdre de vue, en effet, c'est que le service public répond, comme nous l'avons dit, à une obligation qui pèse sur l'Etat.

gnies de chemins de fer et les 300.000 ouvriers chargés d'un service public. Mais en ai-je conclu que les employés des Compagnies de chemins de fer peuvent être assimilés à des fonctionnaires ? Je n'ai rien dit de semblable, j'ai dit que les fonctionnaires avaient des devoirs semblables résultant de leur situation envers l'Etat. J'ai dit qu'au regard de la loi pénale, au regard de la loi qui interdit coalition et grève, les ouvriers et employés de chemins de fer se trouvent dans la situation des ouvriers de l'industrie privée. Ils peuvent utiliser la grève, mais les Compagnies peuvent leur demander des dommages-intérêts et les remplacer.

(1) Séance du Sénat, 28 juin 1910. *Journal Officiel*, 1910, p. 159. « Tout à l'heure, Monsieur le Ministre, et cela paraissait être entendu comme une vérité qui ne se discute pas, vous disiez que les employés de chemins de fer doivent être assimilés à des fonctionnaires et que, coopérant à un service public, ils sont contraints de ne pas user de tous les moyens qui sont à leur disposition pour défendre leurs intérêts et leurs droits ouvriers. Je vous le demande, est-il possible, en se plaçant à un point de vue plus élevé, d'admettre qu'il y aura et qu'il y a dès maintenant dans notre nation des ouvriers ne pouvant pas employer pour la défense de leurs intérêts matériels tous les moyens que la loi de 1884 a mis à la disposition de leurs camarades en général ?

« Est-il possible d'admettre que même les employés de chemins de fer, même les employés des Compagnies de navigation, sont privés de ce droit ? Faut-il admettre, par suite, qu'ils doivent au nom d'un intérêt public, s'incliner et faire abdication de leurs intérêts particuliers ? Je suis convaincu que chacun de vous s'interrogeant sur ce point particulier, déplorera peut-être que les services publics et la vie nationale puissent être quelque peu troublés, mais en son for intérieur il se répondra que même les employés de chemins de fer doivent conserver tous leurs droits naturels sans courir aucun risque de défendre leurs intérêts matériels comme il leur plaît, de les défendre selon la loi qui est commune à tous. »

(2) *Revue de droit public*, 1910, p. 514. L. Rolland. La grève des agents d'un service public concédé, dans l'état actuel du droit.

Les gouvernants, comme les concessionnaires eux-mêmes et tous les agents du service, ont la même mission ; ils doivent assurer la marche et le fonctionnement du service, en empêcher toute interruption. Tout individu qui manque à cette obligation commet un acte illicite, un manquement à son devoir, une faute contre la loi du service, laquelle entraîne une répression disciplinaire.

Le Gouvernement devant toujours assurer le fonctionnement du service, nous considérons qu'il est de son devoir d'intervenir pour réprimer la grève et rétablir la marche normale du service.

Si on analyse à fond la situation des agents des services publics, on aperçoit, en définitive, qu'elle est toujours dominée par la loi qui crée et organise le service, que ce service soit géré directement par l'Etat ou qu'il ait été remis à une Compagnie concessionnaire.

Le lien qui unit les agents des services aux concessionnaires est bien un lien contractuel, mais la liberté des parties contractantes se trouve limitée, d une part, par les lois ordinaires sur les conditions du travail, et d'autre part, par les clauses spéciales de l'acte de concession. Voilà la différence avec le contrat de travail du patron et de l'ouvrier de l'industrie privée.

L'acte de concession règle, en effet, tout le fonctionnement du service, il domine le contrat :

L'agent d'un service public concédé, nous dit M. Rolland, diffère à deux points de vue du salarié ordinaire. « D'une part, il est tenu d'une obligation juridique de coopérer sans arrêt au service public concédé ; d'autre part, il ne peut discuter ni les règles relatives à l'organisation du service insérées dans l'acte de concession, ni les modifications qu'il peut paraître opportun au législateur ou à l'administrateur d'y apporter. » (1)

C'est la même constatation que fait M. Berthelemy lorsqu'il écrit :

« Quelle que soit la fin d'un service public, qu'il soit constitué pour l'exercice même de l'autorité ou qu'il ait pour fin la

(1) L. Rolland. Grève des agents d'un service public concédé. *Revue de droit public*, 1910, p. 508, déjà cité.

gestion des intérêts généraux, c'est toujours et seulement de l'autorité que sa constitution émane. Ce que j'énonce seulement, c'est que la création même des services de gestion est exempte de tout caractère contractuel et dérive nécessairement d'actes supérieurs d'autorité.

« C'est l'autorité législative et l'autorité réglementaire qui ont institué, par exemple, le service des postes, le service de l'enseignement, le service des ponts et chaussées, le service des chemins de fer de l'Etat, le service des manufactures nationales, dont les agents ne sont cependant que des fonctionnaires de gestion.

« Toutes les tâches assignées à ces fonctionnaires ont été fixées, établies, réglées d'avance par voie d'autorité. Aucune d'elle n'apparaît comme une exploitation en vue de bénéfice à faire. Aucune n'est inspirée dans ses pratiques par l'idée de lucre, par l'appât du gain. L'autorité qui a déterminé ce que serait la constitution des administrations publiques n'a cherché que le service à rendre à l'ensemble des administrés. » (1)

L'intérêt du public étant l'idée directrice du service, il ne faut pas hésiter un seul instant à faire passer l'intérêt général avant l'intérêt particulier, mais on ne saurait prétendre qu'en fait on sacrifie l'intérêt particulier. Pour s'en rendre compte, il suffit, nous dit M. Berthelemy, de comparer sans parti pris le travail qui se fait dans les établissements industriels au « far niente » qui paraît être la règle de tant de services publics.

Les services publics confèrent en effet de nombreux avantages à ceux qui acceptent d'y collaborer. On y entre volontairement, en vertu d'un contrat qui embrasse la vie entière puisqu'il aboutit à une pension s'étendant à la veuve du fonctionnaire. Ce contrat à longue échéance, qui a comme caractéristique l'amélioration progressive et constante de la situation et les droits à la retraite, est essentiellement différent du contrat de travail de l'industrie privée.

Les employés des services publics ne peuvent véritablement prétendre à tous les avantages de la place sans s'astrein-

(1) *Le droit de grève*, ouvrage cité, p. 45.

dre à l'exécution des conditions de leur contrat — dont l'obligation primordiale est d'assurer le fonctionnement du service.

L'employé d'un service public vient-il à se mettre en grève, nous considérons qu'il y a de sa part une violation du contrat, et qu'il ne peut plus prétendre à aucun avantage de sa fonction.

M. Y. Guyot réfute comme il suit les « prétentions extravagantes » des employés des services publics et l'argument qui consiste à dire que refuser le droit de grève aux employés de ces services, c'est porter atteinte à ce principe : « que ce qu'un individu a le droit de faire ou de ne pas faire, plusieurs ont le droit de le faire ou de ne pas le faire. » (1)

« Un jour, 20 — 100 — 1000 agents abandonnent leurs bureaux, leurs aiguilles, leurs machines, vont tenir des réunions et poussés par des discours incendiaires, faire la chasse aux renards ou commettre des actes de sabotage ; mais ils n'entendent pas quitter la Compagnie, ils entendent la forcer à changer les termes du contrat qu'ils avaient accepté, ils ont brisé le contrat et ils prétendent, non seulement en conserver tous les bénéfices, mais les augmenter.

« Conviction étrange que le contrat est unilatéral et doit leur donner tous les droits et imposer toutes les charges à l'autre partie. Il suffit de mettre à jour ces prétentions pour démontrer que la grève est interdite à tous ceux dont l'engagement prévoit la permanence de l'emploi jusqu'à la mise à la retraite, car ils ne peuvent faire grève qu'en violation du contrat qu'ils ont consenti, et il est impossible de proclamer légal le droit de violer les contrats.

« Mais il y a des actes qui ne peuvent être accomplis qu'en commun. L'attroupement sur la voie publique, le complot ne peuvent résulter que de la collaboration de plusieurs personnes.

« L'acte concerté de fonctionnaires, d'ouvriers et d'employés pour suspendre un service public, est dans ce cas.

« Un fonctionnaire, un mécanicien a le droit de donner sa démission ; il n'a pas le droit de faire des menaces sous condi-

(1) Y. Guyot. Professions et actes incompatibles avec le droit de grève. *Journal des Economistes*, 1910, p. 184.

tion et de dire : « Si vous ne modifiez pas mon contrat à mon gré, si vous ne me donnez pas telle augmentation de salaire, je porte le trouble dans les services. »

Quand il s'agit de fonctionnaires, et nous entendons ce mot dans son sens le plus large, contre qui, demanderons-nous avec M. Berthelemy, peut-il être question de se coaliser et contre quoi ? (1)

« Ils se plaignent des conditions qui leur sont faites, de la façon dont ils sont traités ou rétribués. Mais qui est ici leur patron ?

« Les chefs ? Ordinairement, ils n'y peuvent rien. On ne saurait leur reprocher de lésiner dans le service : quel intérêt y auraient-ils ?

« Les fonctionnaires se plaignent-ils de « l'Etat » ? Mais l'Etat, ce n'est personne ! En définitive, c'est au législateur que leur plainte s'adresse. C'est bien cela et nous touchons le tuf ! On en veut au législateur ; on compte sur l'opinion publique pour le contraindre à céder aux fonctionnaires en grève afin d'arrêter le moins longtemps possible l'exécution des services dont on ne peut se passer.

« User de violence pour intimider le législateur, c'est accomplir un acte révolutionnaire, ce n'est pas exercer un droit. »

Un Gouvernement ne saurait tolérer la main-mise d'un groupement révolutionnaire sur les services publics, dans lesquels, il faut bien le dire, manque tout prétexte de grève.

Agir autrement, ce serait une faiblesse de sa part, et M. Leroy-Beaulieu nous décrit de la manière suivante quelles seraient les conséquences d'une semblable inertie : « A chaque instant on verrait des employés de différents services publics user de grève pour obtenir tantôt un relèvement de salaires, tantôt une augmentation de pension, tantôt un abaissement de l'âge de retraite, une réduction des heures de travail ou une augmentation des congés. Le Parlement aurait la main forcée ; le budget, qui est déjà d'une façon chronique et quasi inéluc-

(1) *Le droit de grève.* GIDE, ouvrage cité, p. 48.

table mis au pillage chez les nations modernes démocratiques, serait encore plus malmené.

« La nation serait exploitée et sucée à sang par des grandes Compagnies insatiables qui rappelleraient, sous des formes plus douces, mais avec des procédés plus savants et plus sûrs, les grandes compagnies soldatesques du moyen-âge. » (1)

Le caractère illicite de la grève a été mis clairement en lumière par M. Millerand, en 1910, dans une réponse à M. Pélissier, qui reprochait au Gouvernement d'avoir violé le droit de grève en faisant intervenir l'armée pour assurer le service des chemins de fer laissé en souffrance.

« L'honorable M. Pélissier, déclarait M. Millerand, a posé très nettement la question de savoir si le Gouvernement, en ayant eu recours à l'armée pour assurer le service public laissé en souffrance, était sorti de son droit et avait violé le droit de grève. Je crois ne pouvoir mieux répondre sur ce point qu'en donnant connaissance au Sénat de la lettre que j'adressais, à la date du 16 juin, au Syndicat national des chemins de fer, qui avait protesté contre l'usage fait des soldats sur le réseau des chemins de fer du Sud : « Monsieur, écrivais-je au Secrétaire du syndicat, vous avez adressé à M. le Ministre de l'Intérieur, qui me l'a transmise, une protestation contre l'envoi de soldats du génie en vue d'assurer le service sur les lignes de la Compagnie de chemins de fer du Sud de la France. Vous exposez que cette mesure est la négation même du droit de grève et qu'en la prenant le Gouvernement viole la neutralité qui s'impose à lui ; vous ajoutez qu'il est inadmissible qu'en pareil cas un patron ou une Compagnie privée puisse compter sur le concours de soldats pour remplacer les grévistes.

« Le Gouvernement a donné trop de preuves de sa volonté absolue de respecter le droit général des travailleurs à défendre librement, au besoin par la grève, leurs intérêts professionnels vis-à-vis de leurs employeurs, pour que je ne tienne pas, en répondant à votre protestation, à relever immédiatement l'assimilation inadmissible que vous prétendez établir entre une administration de chemins de fer et un patron ordinaire. D'une part,

(1) Leroy-Beaulieu. Les faiblesses organiques de l'Etat moderne. *Economiste français*, 15 mai 1909.

les administrations de chemins de fer sont liées par les conventions de concession qui fixent les conditions techniques et financières de leur exploitation ; elles sont, notamment, tenues d'appliquer des tarifs qu'elles n'ont point la faculté de modifier ; elles ne possèdent pas, dès lors, l'entière liberté de gestion dont jouissent les patrons ordinaires et ne sauraient, à ce point de vue, être comparées à ces derniers. D'autre part, et surtout, les transports par chemins de fer ne constituent pas une entreprise commerciale libre, mais un service public dont le fonctionnement régulier importe aux intérêts essentiels de la nation. De là le soin d'en assurer, en toutes circonstances, le maintien — que la gestion soit effectuée par l'Etat directement ou qu'elle ait été remise à une Compagnie concessionnaire — est pour le Gouvernement un des devoirs primordiaux dont il a assumé la charge envers la collectivité. Il manquerait à ce devoir s'il pouvait accepter que l'existence de ce service public pût dépendre d'un conflit d'intérêts privés. C'est par ces motifs, et tenant compte de ces conditions spéciales, que le Gouvernement a jugé que le devoir s'imposait à lui d'organiser sur le réseau du sud de la France, par l'emploi de soldats du génie, la circulation des trains indispensables, et qu'il a adopté ainsi l'attitude déjà observée par lui, dans des circonstances analogues, pour assurer le transport maritime entre la France et l'Algérie et la distribution des correspondances. Le Gouvernement a, d'ailleurs, témoigné d'une manière trop manifeste de sa sympathie particulière envers les travailleurs des chemins de fer, pour que ceux-ci puissent se méprendre sur le caractère de la mesure qu'il a prise, et pour qu'ils ne comprennent point que c'est par d'autres moyens que la cessation du travail et l'arrêt du service public, qu'ils peuvent espérer faire prévaloir, dans la mesure légitime, leurs revendications professionnelles. » (1)

L'illégitimité de la grève dans le service public a encore été affirmée par M. Briand dans l'exposé des motifs de son projet de loi sur la conciliation et l'arbitrage.

« La grève est un acte illicite, déclare-t-il, d'abord parce que l'agent ou l'ouvrier du service public ne se borne pas, par la grève, à se croiser les bras, à devenir « formidable en restant

(1) *Journal Officiel.* Débats parlementaires, Sénat, p. 1572.

immobile », suivant le mot souvent cité de Mirabeau, ou encore à rendre improductifs les outils, les instruments appartenant soit à lui-même, soit à un chef d'industrie privée, à un patron contre lequel il entre en lutte. Tournant au profit de ses intérêts particuliers de producteur la puissance d'une fonction ou d'un monopole constitué dans l'intérêt général de la collectivité des citoyens et des consommateurs, il prend en quelque sorte en gage, par l'arrêt du service, tantôt la fonction publique dont il est investi, tantôt l'outillage public et le domaine public affectés au service dans lequel il est employé. Il usurpe ainsi sur la fonction publique, sur le domaine et l'outillage publics, dont on doit dire ce que l'article 12 de la Déclaration des Droits de l'Homme proclame au sujet de la force publique, à savoir qu'ils sont institués pour l'avantage de tous et non pour l'utilité particulière de ceux à qui ils sont confiés.

« C'est un acte illicite, ensuite, parce que les procédés de lock-out ou contre-grève ne se peuvent imaginer à cause que « dans les industries publiques, la production ne peut s'arrêter, le caractère même du service s'opposant à son interruption».

« C'est enfin un acte inefficace à cause « de la réaction sociale qui se manifeste alors et oblige les pouvoirs publics à rétablir, par tous les moyens dont ils disposent, le service interrompu. »

Il apparaît si bien comme un pressant besoin de proclamer l'interdiction de la grève dans les services publics que, le 20 octobre 1910, la Société des Industriels et Commerçants de France a adopté l'ordre du jour significatif suivant :

« En présence des excitations au sabotage, à la chasse aux renards, des délits et des crimes qui en sont résultés, dont la plupart sont restés impunis ou qui n'ont été réprimés que d'une manière intermittente et tardive ;

« En présence des faiblesses qui ont appris aux grévistes qu'ils ne risquaient rien et qu'ils avaient la certitude d'être réintégrés dans leurs fonctions ;

« La Société des Industriels et Commerçants de France, considérant que les interruptions de services publics ou d'intérêt général par la coalition de fonctionnaires et d'employés de l'Etat, tels que les Postes, Télégraphe, Téléphones, les transports par voie ferrée, les services maritimes postaux, la production et la distri-

bution du gaz et de l'électricité, etc., doivent être regardées comme des actes de guerre sociale ;

« Emet le vœu que les lois existantes soient appliquées avec continuité et résolution, que la répression ne soit pas rendue illusoire par des mesures de clémence et des amnisties périodiques ;

« Et si les lois en vigueur sont insuffisantes pour supprimer le mouvement anarchiste ;

« Regrette qu'elles n'aient pas été modifiées et invite les Pouvoirs publics à apporter à la législation existante les modifications nécessaires. »

Pour notre part, nous approuvons entièrement l'ordre du jour qui précède. Puisque, dans l'état actuel de notre droit l'article 126 du Code pénal ayant dévié de son application, la législation est devenue insuffisante, nous souhaitons qu'un texte clair et précis vienne interdir et réprimer la grève dans les services publics.

C'est à M. Y. Guyot que nous empruntons le texte suivant, capable d'apporter, croyons-nous, une modification efficace à l'état actuel des faits.

« Est réputée délit toute cessation concertée de travail entre des personnes employées, à quelque titre et à quelque travail que ce soit, dans les services relevant de l'Etat, des départements ou des communes, dans les établissements de la guerre et de la marine, dans les ateliers et les manufactures travaillant sous le contrôle et pour le compte de l'Etat, dans toutes les entreprises chargées de services publics ou dont les dépenses engagent les ressources de l'Etat, des départements ou des communes, notamment dans les chemins de fer et autres services de transports en commun, dans les services postaux maritimes, dans les services de production et de distribution du gaz et de l'électricité destinés à une agglomération, de distribution d'eau, ou dans tout autre service analogue d'intérêt commun, etc... Ceux qui l'ont préparée, organisée, ou qui y ont pris part, sont punis d'une amende de x et d'un emprisonnement de x.

« La section III du chapitre II du Code pénal, comprenant les articles 123 à 126, ayant pour but la répression des coalitions

de fonctionnaires, sera remaniée conformément aux principes énoncés ci-dessus. »

Pour savoir s'il convient de voter ce projet il suffit, déclare l'auteur, de poser au pays la question suivante : « Admettez-vous que des groupes d'hommes irresponsables puissent impunément préparer, déclarer et pratiquer une guerre privée contre la nation ? » (1)

(1) Le droit de grève et la grève des chemins de fer. Y. Guyot. *Journal des Economistes*, novembre 1910, p. 194. — Voir : Les groupements de défense sociale. Leroy-Beaulieu, *Economiste français*, 19 novembre 1910, p. 755.

CHAPITRE VI

Rapports des fonctionnaires avec le droit syndical et le droit d'association. — La thèse syndicaliste et ce qu'il faut en penser. — La solution qui nous paraît souhaitable pour l'avenir.

La grève interdite par un texte formel à tous les fonctionnaires et à tous les agents de services publics, est-ce à dire pour autant que nous serions totalement à l'abri de son danger ?

Nous espérons incontestablement que des sanctions telles que l'amende, la prison et surtout la révocation avec perte des avantages de la place, seraient capables d'enrayer dans une large mesure le mouvement gréviste, par la crainte qu'elles inspireraient aux intéressés. Mais à supposer une déclaration de grève en dépit de ces sanctions, il faut malheureusement reconnaître l'impossibilité qu'il y aurait de révoquer, de frapper d'amende ou de prison, des milliers de personnes.

Le seul moyen d'éviter la grève, n'est-ce pas en réalité de l'empêcher de se former par le syndicat ?

Sans doute, juridiquement, on peut concevoir le droit syndical sans la grève ; mais, en réalité, les deux choses sont intimement liées l'une à l'autre ; pratiquement, les syndicats sont toujours les meneurs, et permettre aux employés de services publics de se syndiquer, c'est, pour nous, laisser libre cours à la grève.

« Le syndicat sans la grève, nous dit M. Berthelemy, quelle chimère, quelle utopie, laissez-moi dire quelle naïveté. Si la

préparation de la grève est facilitée, c'en est fait, la grève est inévitable.

« Le seul moyen d'empêcher la grève, c'est de proscrire le syndicat. » (1)

Et M. Berthelemy de se demander immédiatement s'il faut tolérer le syndicat dans les services secondaires dont l'Etat pourrait, sans manquer à sa mission, ne se point charger, pour le prohiber seulement dans les services essentiels.

Ayant répudié cette distinction entre les services essentiels et les services facultatifs, en raison de la difficulté très grande qu'il y a à les classer dans l'une ou dans l'autre de ces catégories, nous considérons, pour notre part, que l'Etat ayant jugé qu'il rentrait dans ses obligations de prendre la direction d'un service, aucune interruption du service ne peut dès lors se concevoir et que la grève étant inadmissible, il faut proscrire le syndicat. Une tout autre solution nous paraîtrait dangereuse. C'est ce que M. Berthelemy exprime en disant : « Le syndicalisme mitigé est un mal partiel, mais incontestablement un mal. »

***

Examinons en premier lieu l'état actuel du droit sur les associations et les syndicats.

D'une part, la loi de 1884, article 3, est venue permettre de se syndiquer à ceux qui exercent des professions commerciales, industrielles ou agricoles, alors qu'elle refuse, au contraire, ce droit, à ceux qui exercent des professions dites libérales.

D'autre part, la loi du 1er juillet 1901 est venue permettre l'association à tous les citoyens.

En ce qui concerne le droit d'association, nous reconnaissons aux fonctionnaires la possibilité de bénéficier de ce droit comme tous les particuliers, mais à la condition, toutefois, que le but poursuivi par leurs associations soit licite et conforme aux lois.

(1) *Revue pénitentiaire*, juin 1906, article déjà cité.

Comme M. Larnaude (1), nous concevons très bien, par exemple, des associations de fonctionnaires ayant pour objet des questions d'enseignement ou de méthode ou des associations de secours mutuels ; mais, pour la raison que nous signale cet auteur, nous refusons aux fonctionnaires le droit de former des associations dans le but de modifier leurs rapports légaux avec l'Etat.

« Dès qu'il s'agit de ces rapports, la loi serait violée si l'association se proposait de les modifier, car l'Etat est seul maître de la décision, soit le ministre compétent, soit le chef de l'Etat, soit le Parlement lui-même. Si donc, les associations formées par eux ont pour but d'établir une pression sur les pouvoirs publics, à l'effet de régler les conditions de leur nomination, de leur avancement, de leurs heures de travail, de leurs salaires, de leur révocation, elles sont essentiellement contraires aux lois sur l'organisation de la fonction publique, elles portent atteinte à l'ordre public, elles sont fondées sur une cause ou en vue d'un objet illicite, elles sont nulles.

« Cela est d'évidence, la loi du 1er juillet 1901, en fondant la liberté d'association en France, n'a eu et ne pouvait avoir qu'un but : faire disparaître les obstacles préventifs qui, jusqu'alors, avaient empêché de former des associations, même d'objet et de cause parfaitement licites. Mais, elle n'a jamais eu pour but de rendre licites, des associations dont l'objet serait illicite, ce serait une contradiction dans les termes. »

L'article final de la loi du 1er juillet 1901 étant ainsi conçu : il n'est en rien dérogé aux lois spéciales relatives aux syndicats professionnels, aux sociétés de commerce, aux sociétés de secours mutuels ; le professeur Berthelemy en a tiré la conclusion suivante : « Dans la rigueur des droits actuels, même depuis que la liberté d'association laïque a été reconnue, on ne peut admettre la formation d'associations de métiers qui ne jouissent pas des libertés syndicales. Les associations professionnelles d'instituteurs, l'association des contributions indirectes ne sont pas plus légales, présentement, que ne le

(1) *Revue pénitentiaire*, juin 1906, p. 845.

seraient les syndicats d'instituteurs ou d'employés de la régie. » (1)

Pour bien montrer qu'il n'est en rien dérogé aux droits limitatifs de la loi de 1884, quant aux associations constituées pour la défense d'intérêts professionnels, l'argument de M. Berthelemy consiste à dire que, s'il en était autrement, il n'y aurait plus de limitation aux syndicats ; qui oserait prétendre, déclare-t-il, qu'une association commerciale n'a qu'à s'intituler association pour se dérober aux règles du Code de commerce, qu'une société de secours mutuels n'aurait qu'à s'appeler association pour se soustraire à la loi du 1er avril 1898 ? » (2)

M. Ferneuil fait remarquer justement que l'argument de M. Berthelemy s'explique par sa distinction des fonctionnaires d'autorité et des fonctionnaires de gestion, mais qu'il ne porte pas, si l'on considère comme lui que les fonctionnaires ou agents des services publics « n'exercent pas une profession, mais remplissent une fonction », et qu'ainsi la loi de 1884 ne leur est pas applicable. (3)

La solution de M. Berthelemy nous semble encore inadmissible pour la raison, signalée par M. Duguit (4), qu'elle est en contradiction évidente avec les dispositions libérales des articles 2 et 3 de la loi de 1901 et qu'elle aurait pour résultat de priver du droit d'association tous ceux qui, exerçant des professions libérales, ne peuvent se prévaloir de la loi de 1884.

Les fonctionnaires peuvent donc, selon nous, former des associations du genre de celles que nous avons indiquées ; mais si, théoriquement, on peut distinguer entre associations permises et non permises, pratiquement, une association vient-elle à se former conformément à la loi de 1901, elle ne tarde pas à se modifier et à en venir finalement à se comporter comme un véritable syndicat.

(1) *Le Temps*, 27 janvier 1906. La crise du fonctionnarisme.
(2) *Revue de Paris*, 15 février 1906, p. 890. Berthelemy. Les Syndicats de fonctionnaires.
(3) *Revue politique et parlementaire*, janvier 1911, p. 11 et suivantes. Ferneuil. La réglementation des grèves et la revision de la loi de 1884.
(4) Duguit. *Traité de droit constitutionnel*, t. I, p. 727.

Le meilleur exemple à citer n'est-il pas celui des Amicales d'instituteurs ? Elles étaient primitivement des groupements légaux, alors qu'elles étaient basées sur des sentiments de solidarité ou de philanthropie et étaient analogues à des associations d'anciens élèves de collège, de lycée, ou d'université ; mais, petit à petit elles se sont transformées, elles sont devenues de véritables syndicats. Leur liberté, nous dit M. Berthelemy, tourne à la licence ; « elles ont cessé d'être conformes à la loi, il serait opportun de les rappeler au respect de la réalité. » (1)

Ceci est vrai, pensons-nous avec cet éminent professeur, de toute association, de toute amicale qui cherche à se transformer pour prendre figure de syndicat, pour en revendiquer un jour le titre qui lui permettra alors de s'affilier aux Bourses de travail et de lutter ouvertement contre l'Etat.

Le projet de loi du 11 mars 1907 sur les associations de fonctionnaires est considéré pour cette raison comme extrêmement dangereux par M. L. Rolland. Si l'on ne perd pas de vue, dit-il, l'obligation de l'Etat à assurer le fonctionnement du service dont il a pris la charge, et si l'on veut arriver à éviter à peu près sûrement une interruption dans les services, il faut refuser le droit de se syndiquer, de s'associer, de faire grève à tous les agents qui collaborent aux services publics. (2)

***

En ce qui concerne l'application de la loi de 1884, on semble oublier, à l'heure actuelle, que les employés ou agents des entreprises constituées en monopoles de services publics, dirigés directement par l'Etat, les départements, les communes ou des compagnies concessionnaires, ne relèvent en aucune façon de cette loi de 1884 dont l'article 3 en accorde seulement le bénéfice aux groupements ayant pour objet l'étude et la défense d'intérêts économiques, industriels et agricoles.

(1) *Revue de Paris*, 15 février 1906, p. 890. Berthelemy. Les syndicats des fonctionnaires.

(2) *Revue de droit public*, 1907, p. 257. L. Rolland. Le projet de loi sur les associations de fonctionnaires.

Elle ne s'adresse qu'à des groupements dont les membres exercent une profession. Or, les agents des services publics n'exercent pas une profession, mais remplissent une fonction, ce qui entraîne pour eux des obligations absolument différentes.

« Une profession est soumise aux variations et aux aléas de la concurrence économique, tandis que la fonction comporte un traitement fixe, déterminé par un traitement d'administration, sur lequel la concurrence n'a pas d'action, parce que les entreprises dont dépendent les agents des services publics sont, pour la plupart, constituées en forme de monopoles.

« D'une part, donc, la situation de ces agents est privilégiée au regard des ouvriers de l'industrie privée, puisque leur rémunération bénéficie d'une stabilité presque complète, puisque leur traitement est ordinairement assorti d'avantages de toute nature : pensions de retraite, secours de maladie, indemnités de cherté des vivres, allocations pécuniaires ou scolaires distribuées à leurs familles, etc. Si l'on cherche la raison de ces avantages, on la trouve précisément dans la nature de leur fonction, qui a pour but d'assurer la continuité des grands services publics indispensables à la satisfaction des besoins essentiels de la collectivité.

« Mais, s'il en est ainsi, ces avantages doivent nécessairement entraîner une contre-partie au profit du public. Ce dernier a le droit de compter sur la permanence absolue de ces services qui jouissent d'un monopole et qui, s'ils venaient à s'arrêter par suite du refus des agents de continuer leur fonction, ne laisseraient pas au public la ressource de faire appel à des entreprises concurrentes pour obtenir la satisfaction des nécessités les plus urgentes de son existence. » (1)

L'arrêt suivant de la Cour de Paris du 27 octobre 1910, remarque M. de Ferneuil, confirme du reste son argumentation :

(1) *Revue politique et parlementaire*, janvier 1911, p. 12, article de M. Ferneuil, déjà cité.

« Attendu que les prévenus ont constitué un syndicat dont les statuts ont été déposés le 4 mai 1909 et qu'ils ont dénommé « Syndicat national des agents des Postes, Télégraphes et Téléphones », mais qu'ils étaient sans droit pour se prévaloir des dispositions de la loi du 21 mars 1884 ; qu'en effet le texte de cette loi et les travaux préparatoires témoignent suffisamment que le législateur n'a entendu donner l'autorisation de former un syndicat qu'aux ouvriers et employés travaillant pour le compte d'un patron qui, par un droit corrélatif, bénéficiait de la même faculté ; que la loi qualifie le syndicat qu'elle institue « Syndicat professionnel des patrons et ouvriers » ; que les travaux préparatoires emploient les mêmes expressions et que, dans la discussion législative, il est fait allusion aux relations du capital et du travail ; considérant dès lors que la loi est inapplicable aux agents des Postes, Télégraphes et Téléphones, qui ne peuvent se dire au service d'un patron et dont les rapports des subordonnés vis-à-vis de l'Etat ne sauraient être assimilés à ceux qui existent entre patrons et ouvriers libres de discuter ensemble leurs intérêts respectifs concernant le capital et le travail. Par ces motifs, la Cour confirme le jugement du 29 juillet 1909. »

A tous les fonctionnaires quels qu'ils soient, sans aucune distinction entre fonctionnaires d'autorité et fonctionnaires de gestion, entre fonctionnaires ouvriers et fonctionnaires employés, M. Duguit refuse également le droit de se syndiquer et nie la possibilité de former des syndicats dans les termes de la loi de 1884 pour la défense de leurs intérêts professionnels.

Les raisons suivantes qu'il nous en donne concordent avec celles qui précèdent : « Tous les fonctionnaires, quelle que soit la nature des actes qu'ils accomplissent, sont juridiquement dans la même situation. Ils ne sont pas liés à l'Etat par un prétendu contrat de travail ou de service ; l'Etat n'est pas un patron ; les fonctionnaires sont chargés d'assurer le fonctionnement d'un service public ; et pour cette raison, ils se trouvent dans une certaine situation légale ; ils n'ont donc pas à défendre des intérêts professionnels au sens de la loi de 1884. Le législateur de 1884 a eu seulement en vue les rapports d'ouvriers et de patrons, d'employés et d'employeurs. Les fonctionnaires ne sont pas des employés au regard de l'Etat,

qui n'est pas un employeur. Donc les fonctionnaires ne peuvent pas former des syndicats de la loi de 1884, pas plus les fonctionnaires ouvriers que les autres. » (1)

M. Berthelemy, faisant appel à sa distinction classique des fonctionnaires d'autorité et des fonctionnaires de gestion, prétend que, dans l'état actuel du droit, la loi de 1884 accorde la faculté de se syndiquer à tous les fonctionnaires de gestion exerçant un métier industriel, commercial ou agricole. Ce serait le cas pour les agents de chemins de fer, les ouvriers des arsenaux ou des manufactures de l'Etat, les agents des Postes, les employés des haras. Les syndicats des employés des contributions indirectes, de l'Enregistrement et ceux des instituteurs seraient au contraire illégaux. Il faut, cependant, remarquer que si, M. Berthelemy est conduit à faire actuellement cette distinction, il n'hésite pas à souhaiter et à réclamer le refus du droit syndical à tous les agents de services publics quels qu'ils soient.

« Les syndicats, dit-il, n'ont pas été permis pour préparer la révolution sociale par la grève universelle. Dans la lutte entre le capital et le travail, ils sont destinés à faciliter entre les ouvriers d'une même profession l'accord qui leur permet d'opposer à l'exploitation du capital une légitime résistance. Quand il s'agit de déterminer ce que seront les conditions de la production, l'entente entre patrons et ouvriers risquera de devenir un contrat léonin si la volonté du patron, maître du choix et de l'heure, trouve en face d'elle la volonté isolée d'un pauvre diable de travailleur, soucieux de savoir si les siens auront leur repas du lendemain. Supprimer les inconvénients de cet isolement, voilà bien l'objet du syndicat. Mais à quoi servira le syndicat lorsqu'elles sont fixées, non par le contrat entre patrons et ouvriers, mais par la loi ou par un règlement, ou par un cahier des charges, par un acte que ni la volonté de l'entrepreneur, ni la volonté des ouvriers ne peut modifier.» (2)

C'est ce qui résulte encore des paroles suivantes de ce pro-

(1) Duguit. *Traité de droit constitutionnel*, t. I, p. 523.

(2) *Revue de Paris*, 15 février 1906, p. 893. Berthelemy. Les syndicats de fonctionnaires.

fesseur, à la Fédération des Commerçants et Industriels, en janvier 1911 :

« S'il ne peut s'employer à discuter les termes du contrat de travail, à quoi servira le syndicat des agents d'un service public ? L'organe ici crée la fonction. Unissons-nous d'abord, pensent-ils, après nous verrons ce que nous pourrons revendiquer.

« Obligée de réclamer quelque chose pour justifier son existence, l'association dirigera nécessairement sa force contre ses chefs. Elle introduira la critique dans les rouages où l'obéissance est le plus nécessaire, elle discutera au mépris de la hiérarchie, elle deviendra le porte-parole des récalcitrants et des paresseux. Bientôt, un état de malaise, de défense mutuelle s'établira entre les syndiqués et l'autorité ; que la colère s'en mêle, c'est la grève.

« Vous ne voulez pas la grève, prohibez le syndicat. »

En ce qui concerne les professions rentrant dans le domaine de la libre concurrence, M. Berthelemy souhaite une organisation syndicale aussi large que possible.

Donner aux syndicats de l'industrie privée la faculté d'acquérir, nous paraît en effet une réforme souhaitable ; devenus propriétaires, ils pourront faire fructifier leur patrimoine et il faut espérer que, devenus solvables, leur intérêt les éloignera de l'agitation et de la violence qu'ils pratiquent actuellement, sans crainte de responsabilité. (1)

S'agit-il, au contraire, d'industries monopolisées, de services publics, on voit qu'en définitive, M. Berthelemy conclut formellement à la prohibition du syndicat.

Peu importe, déclare M. Demartial, la question de savoir si l'individu employé aux services publics détient ou non la puissance publique. Ce qu'il faut rechercher, c'est si l'on doit les assimiler aux employés privés. La décision de M. Demartial, à

(1) A la séance du Sénat, 28 mai 1913, M. Barthou, président du Conseil, a annoncé que le Gouvernement déposerait prochainement un projet élargissant le plus possible la personnalité et la capacité civile des syndicats et sanctionnant d'une manière stricte leur obligation de n'avoir pour objet que l'étude et la défense des intérêts économiques, industriels et commerciaux. Voir le *Matin*, 31 mai 1913.

ce sujet, est identique à celles des auteurs que nous venons de citer précédemment.

C'est parce que l'employé et son patron sont égaux en droit, dit-il, qu'il est logique d accorder à l'ouvrier la faculté de résister à son employeur.

Dans le service public, au contraire, il y a une inégalité de droit frappante. D'un côté, en effet, intérêt de l'individu ; de l'autre, intérêt général. L'Etat fixe impérativement les droits et obligations des fonctionnaires ; or, « que par exemple un syndicat de fonctionnaires organise une campagne en vue d'une augmentation de traitement, c'est la loi de finances qu'il trouvera en face de ses prétentions, c'est-à-dire la souveraineté nationale. Allons-nous donc donner par une loi aux fonctionnaires le droit de créer des associations de combat contre la loi ? »

Il ne faut pas s'y tromper, un syndicat est un organe de lutte. Autoriser les fonctionnaires à se syndiquer, c'est les autoriser, sur toutes les questions où leurs intérêts professionnels seront en cause, c'est-à-dire en matière de recrutement, d'avancement, de discipline, de traitements, d'organisation des services, de liberté politique, etc..., à opposer leurs prétentions à celles du Gouvernement.

Pour cette lutte ils réuniront des fonds, auront des journaux, engageront des procès ; les syndicats des divers corps de fonctionnaires s'uniront entre eux. Il n'est pas défendu de penser que, dans un avenir très prochain, le Gouvernement aurait en face de lui une Union des syndicats de fonctionnaires qui serait une des organisations les plus puissantes du genre. On aurait alors le spectacle, dans un pays où les « coalitions de fonctionnaires » sont expressément prévues et punies par le Code pénal, d'une coalition de la plus grande partie des fonctionnaires dressée en permanence devant les Pouvoirs publics. » (1)

Nous croyons suffisamment démontré que lorsque l'Etat crée un service public, c'est-à-dire, lorsqu'il fait rentrer une

(1) *Revue politique et parlementaire*, mars 1905, p. 515. Demartial. Les employés de l'Etat et les syndicats professionnels.

fonction quelconque dans ses attributions, il fait acte de puissance publique. Les agents rentrant au service de cette fonction, il se crée entre eux et l'Etat une situation spéciale qui les distingue nettement des employés privés. Les agents des services publics sont en réalité au service de la puissance publique, ils sont nécessaires, indispensables à la vie de la nation, on ne peut leur permettre d'entrer en lutte contre elle et de revendiquer les droits des employés privés.

Notre conclusion diffère de celle de M. Berthelemy en ce que, n'admettant pas sa distinction des fonctionnaires d'autorité et des fonctionnaires de gestion, nous considérons que non seulement les fonctionnaires ou agents de services publics ne devraient pas avoir le droit syndical, mais que, dans l'état actuel du droit, les syndicats qu'ils ont pu former n'ont pu s'établir que par une simple tolérance du Gouvernement et ont une existence absolument illégale. La nature même de leurs fonctions exclut en effet les fonctionnaires de la loi de 1884, pour la raison qu'ils n'ont à étudier ou à défendre aucun intérêt industriel, commercial et agricole.

***

Voyons maintenant ce qu'il s'est passé dans les faits.

Le Gouvernement, d'abord hostile aux syndicats de fonctionnaires, a cédé peu à peu à la pression syndicaliste et l'a même parfois encouragée.

L'administration, distinguant tout d'abord entre les fonctionnaires proprement dits et les employés et ouvriers des exploitations industrielles de l'Etat, des départements et des communes, a accordé à ces derniers le droit de se syndiquer.

M. Rolland (1) montre combien cette distinction est dénuée de sens, puisque les exploitations industrielles sont gérées par l'Etat en raison de l'intérêt général, et que si une interruption se produit dans ces exploitations, tout le monde en souffrira

(1) *Revue de droit public*, 1907, p. 256. L. Rolland. Le projet de loi sur les associations de fonctionnaires.

autant que s'il s'agissait d'un service assuré par des fonctionnaires proprement dits.

« Cette défaillance », suivant l'expression de M. Ferneuil, remonte à l'ordre du jour de la Chambre du 22 mai 1894, aux termes duquel « la Chambre, considérant que la loi de 1884 s'appliquait aussi bien aux ouvriers et employés des exploitations de l'Etat qu'à ceux de l'industrie privée, invita le Gouvernement à la respecter et à en assurer l'exécution ».

Cet amendement, présenté par M. de Ramel, rejetait la proposition de M. Jonnart, ministre des Travaux publics sous le ministère Casimir Périer, et causa la chute de ce ministère. La proposition de M. Jonnart refusait catégoriquement le droit syndical aux agents commissionnés des chemins de fer et l'accordait seulement aux autres.

Le 27 décembre 1899, M. Millerand favorisait tout particulièrement l'essor des groupements professionnels des fonctionnaires, en encourageant la création des syndicats des ouvriers des Postes, Télégraphes et Téléphones, lesquels ne tardèrent pas à se multiplier. Ces groupements, bien qu'ils n'aient pas osé prendre tous la forme syndicale et que beaucoup se soient contentés de l'association, étaient, dans la pensée de M. Millerand, de véritables groupements de défense professionnelle et non de simples mutualités. (1)

Le général André, ministre de la Guerre, et M. Pelletan, ministre de la Marine, par des circulaires du mois de mars 1902 et du 25 octobre 1902, reconnurent la légalité des syndicats des ouvriers des arsenaux militaires et de la marine. Ils invitèrent même les autorités militaires et maritimes à entrer en relation avec ces syndicats et à tenir compte de leurs desiderata.

Les circulaires ministérielles de MM. Combes, président du Conseil, et Maruéjouls, ministre des Travaux publics, adressées aux préfets les 31 janvier et 12 juillet 1903, ainsi qu'une note du ministère du Commerce du 7 septembre 1905, refusèrent aux

(1) *Revue socialiste*, janvier 1906, p. 5 et suivantes. Paul Boncour. Les syndicats de fonctionnaires devant le Parlement. — Voir Lavy. *L'œuvre de Millerand*, p. 272 et suivantes.

cantonniers et sous-agents des postes le droit de syndicat (1), mais leur indiquèrent que l'association leur était permise suivant la loi de 1901.

M. Combes manifesta toujours sa bienveillance et ses encouragements aux amicales d'instituteurs qui s'étaient formées et qui, au cours de leurs congrès, ne manquaient pas cependant de manifester leur intention de défendre énergiquement leurs intérêts matériels contre les hommes politiques et les pouvoirs publics. (2)

En 1906, M. Barthou, ministre des Travaux publics, révoqua les postiers grévistes et le ministère auquel il appartenait proposa d'étudier les modifications à apporter à la loi de 1884.

Un rapport de M. Sarrien, du 21 mai 1906, (3) rappela les prescriptions limitatives de la loi de 1884. Il demandait qu'une loi nouvelle définît, d'une façon précise, l'exercice du droit d'association et portât pour eux, l'interdiction formelle de recourir à la grève pour la défense de leurs intérêts professionnels. Une commission fut chargée d'élaborer un projet de loi tendant à accorder aux associations formées entre fonctionnaires ou agents de l'Etat et des administrations publiques certains droits conférés par la loi du 21 mars 1884 aux syndicats de fonctionnaires.

Le ministère Clémenceau, qui succéda au ministère Sarrien, promit un projet de loi sur le statut des fonctionnaires, assurant pour eux la liberté de l'association professionnelle. (4)

Un projet sur les associations de fonctionnaires fut déposé le 11 mars 1907 (5). Il permet aux fonctionnaires civils, définis par l'article premier, de s'associer librement pour l'étude et la sauvegarde de leurs intérêts professionnels. Ces associa-

(1) Le Syndicat des égouttiers de Paris a été déclaré illégal par jugement du Tribunal de la Seine du 3 juillet 1903, par ce motif que « la profession d'égouttier étant à Paris exclusivement relative au service d'hygiène et de salubrité, dépendant de l'administration de la ville, ne peut comporter l'étude d'aucun intérêt industriel, commercial et agricole.

(2) Paul Boncour, article cité.

(3) *Journal Officiel*, 22 mai 1906.

(4) *Journal Officiel*, 6 novembre 1906, p. 2387.

(5) L. Rolland. *Revue de droit public*, 1907, p. 251, déjà cité.

tions ne sont accessibles qu'aux fonctionnaires des mêmes services ministériels ; elles ont la personnalité civile, peuvent ester en justice et présenter des vœux aux chefs de service ou au ministre. Elles ont également la faculté d'acquérir à titre onéreux, de posséder et d'administrer les cotisations de leurs membres, recevoir des dons et legs dans le but unique d'entretenir des œuvres d'assistance mutuelle. Elles ont enfin la possibilité de se soutenir entre elles, conformément à la loi de 1884. L'article 4 stipule que les associations professionnelles ne pourront se concerter et s'affilier qu'entre elles. Il leur interdit ainsi l'entrée des Bourses de travail et de la C. G. T.

Le texte de ce projet a été modifié les 25 mai et 25 juin 1907. Envoyé à la Commission d'association générale et de décentralisation, il a fait l'objet d'un rapport de M. Jeanneney. (1)

Le Gouvernement a déposé un second projet le 2 décembre 1907, dont le texte, arrêté définitivement le 20 novembre 1908, a été fusionné avec le projet du ministère Clémenceau du 25 mai 1909.

M. Chaigne, rapporteur de la Commission de la Chambre, chargé de l'examen de ce projet, a adopté les propositions du Gouvernement concernant les associations.

M. Chaigne et M. Jeanneney reconnaissent dans l'exposé des motifs du projet, qu'en réalité, il ne faut pas voir autre chose que des syndicats dans les associations professionnelles (2), et que le Gouvernement a cherché à mettre tout le monde d'accord en créant pour les fonctionnaires un droit particulier d'association permettant à celles-ci, ainsi qu'à leurs unions, de recevoir des dons et legs.

Le 30 juin 1910, le ministère Briand a déposé un projet sur le statut des fonctionnaires analogue à celui du ministère Clémenceau. Ce projet permet aux fonctionnaires, autres que les agents de la force publique, de s'associer librement en vue de l'étude et de la sauvegarde de leurs intérêts professionnels,

(1) Chambre des Députés, annexe, n° 1213. Voir *Revue de droit public*, 1908, p. 709 et suivantes,

(2) *Journal Officiel*, Documents parlementaires, Chambre, session ordinaire, 1909, p. 1474, rapport de M. Chaigne.

mais ils doivent faire partie, pour cela, du même personnel d'un service public. Peuvent également s'associer entre eux, les fonctionnaires appartenant à des administrations centrales de ministère, aux administrations départementales et communales, y occupant un emploi semblable.

Les unions d'associations ne sont possibles que si leurs membres appartiennent au même personnel d'un service public.

***

En fait, un nombre considérable de groupements se sont formés : ouvriers des chemins de fer, ouvriers des fabriques de tabacs et d'allumettes, employés des poudres et salpêtres, ouvriers des arsenaux, agents de toutes sortes, des postes, des télégraphes, téléphones, commis des Ponts et Chaussées, instituteurs, gardiens de prison, commissaires de police, tous se sont groupés en syndicats ou associations.

Grâce à la tolérance du Gouvernement, sur laquelle on ne saurait baser un droit, l'ensemble de ces groupes a fini par former une véritable armée (1). Au-dessus d'eux, enfin, la fédération générale des associations professionnelles des employés civils de l'Etat, fondée en 1905, a pour but de développer les sentiments de solidarité des travailleurs et de défendre les intérêts communs aux divers groupements.

Cette fédération, groupant des associations les plus diverses, est tout à fait contraire aux projets de statut de mai 1909 et de juin 1910 interdisant formellement l'union des associations de fonctionnaires, si leurs membres n'appartiennent pas au même personnel d'un service ou n'occupent pas dans les administrations des emplois identiques.

C'est pourquoi, du reste, le projet de 1909 et celui de 1910 ne donnent aucune satisfaction aux fonctionnaires. Ce qu'ils

(1) Sur ces groupements, voir CAHEN : Associations et fédérations de fonctionnaires, *Revue bleue*, 22 juillet 1905. — LE GROM DE MARET, thèse, Paris, 1910. *Du statut des fonctionnaires*, p. 33. — WERTHEIMER, *Les syndicats de fonctionnaires*, thèse, Paris, 1906, p. 40. — MACAIGNE, thèse, Paris, 1907. *Le fonctionnarisme et les syndicats de fonctionnaires*, p. 69.

veulent, en effet, c'est le syndicat, pour rentrer dans les Bourses de travail et s'affilier à la C. G. T., organe illicite dont le but poursuivi est le complet bouleversement de la puissance publique. Les théories officielles qu'elle professe et qu'elle s'efforce de répandre sont : l'*antimilitarisme* et l'*antipatriotisme* (1).

L'illégalité de cet organe, nous dit M. Barthelemy, résulte aussi bien de la loi de 1884 que de la loi du 1er juillet 1901. La propagande faite par ce groupement ne rentre pas, en effet, dans le domaine de la défense des intérêts économiques, industriels ou agricoles assignés aux syndicats en vertu de la loi de 1884. Le but illicite, contraire aux lois et à l'ordre public qu'il poursuit ne lui permet pas davantage de se prévaloir de la loi de 1901 (2).

Inspiré par des considérations politiques, le Gouvernement s'est toujours contenté de réprimer les actes individuels, mais il s'est gardé d'attaquer le groupement lui-même, alors qu'il faudrait au contraire, comme le déclarait M. Ribot dans son discours du 14 mai 1907, « frapper cette C. G. T. à la tête » et avoir, comme M. Dupuy en 1893, l'énergie d'en prononcer la dissolution.

L'immunité et les subventions mêmes qu'on lui a accordées ont contribué pour beaucoup, pensons-nous, à répandre les doctrines dont on ressent actuellement tout le mal, car elles sont la cause certaine des désordres véritablement alarmants de ces temps derniers (3).

« Le régime de Waldeck-Rousseau, qu'on veut faire passer pour un grand ministre et qui ne fut qu'un grand orateur imprévoyant, » déclare formellement M. Leroy-Beaulieu (4),

(1) Sur les menées antimilitaristes de la C. G. T., voir rapport de M. Hennion, préfet de police, dressé le 1er décembre 1912, publié par le *Matin*, nº 23 et 24 mai 1913.

(2) Voir *Revue de droit public*, 1907, p. 697 et suivantes. Barthelemy. Des associations illicites. A propos des interpellations des 8 et 10 mai 1907 sur l'attitude du Gouvernement à l'égard de la C. G. T. — Voir Pawlowski. *La Confédération générale du travail*, 1910.

(3) Incidents militaires de Toul, Belfort, Rodez, Reuilly, etc., du mois de mai 1913.

(4) Leroy-Beaulieu. *Les fonctionnaires et employés de services publics*, déjà cité.

a été l'auteur de tous les maux et de toute l'anarchie dont souffre la France. »

***

Le syndicalisme actuel est donc un état de fait, il s'agit maintenant de le résoudre en fixant d'une façon ferme et patriotique la situation de tous les agents des services publics.

Va-t-on consacrer par une loi nouvelle l'état de chose existant ? Convient-il de placer les employés de services publics sous le régime des employés de l'industrie privée ? S'imagine-t-on vaincre le mal en déclarant les syndicats conformes aux lois ?

Pour notre part, nous ne croyons pas raisonnable une semblable solution. Cette politique syndicaliste rappellerait, d'après M. Berthelemy, (1) le procédé fantaisiste imaginé par Alphonse Allais : « Obtenez, disait le célèbre humoriste, que l'escroquerie, le vol et le meurtre cessent d'être défendus par nos lois, presqu'aussitôt vous verrez que nos tribunaux n'auront presque pas de crimes à juger. »

M. Berthod ne veut point voir dans les syndicats « des machines de guerre, des entreprises de grève ». Ils veulent tout simplement, dit-il, substituer à l'autocratie dans l'usine ou l'administration, d'abord un juste contrôle, puis progressivement le régime représentatif, puis, en prolongeant jusqu'à sa dernière limite idéale, le régime parlementaire, la pleine et libre république. (2)

C'est le « self-government » que désire M. Berthod et que M. Glay exposait pour l'enseignement dans le numéro du *Temps* du 29 novembre 1905. (3)

M. Berthod souhaite de voir l'organisation de la République par grandes catégories professionnelles, ayant chacune « son

(1) *Revue de Paris*, 15 février 1906, p. 898. Les syndicats de fonctionnaires, article cité.

(2) *Revue politique et parlementaire*, mars 1906, p. 422. Berthod. Les syndicats et l'organisation de la démocratie.

(3) Extrait de l'exposé de M. Glay. *Revue politique et parlementaire*, 1906, p. 422, article de M. Berthod.

petit Parlement » chargé de préparer et d'étudier les lois qui l'intéressent, mais non de les rendre définitivement exécutoires.

Il prétend que les organisations nouvelles, organisées d'une façon démocratique, échapperont aux vices des anciennes corporations, lesquelles ne sont que des organisations fermées où règnent la hiérarchie et le privilège.

M. Berthod semble cependant craindre la rivalité entre ces grands groupements ; il lui apparaît, en effet, nécessaire de placer au-dessus d'elles, comme une sorte de juge ou d'arbitre, le Parlement. Le rôle de ce Parlement, élu au suffrage universel, serait de sanctionner les décisions prises par les autorités compétentes, en leur donnant force de loi. On évitera ainsi, prétend-il, l'incompétence des députés ; « on se consolera plus aisément de l'incapacité d'un ministre quand au lieu d'être comme aujourd'hui, théoriquement du moins, l'unique cerveau de la nation, le centre d'où rayonne toute la lumière et toute la vie, il ne sera plus que le représentant de l'intérêt général, le conseiller désintéressé et l'impartial témoin qui se chargera de défendre ou de combattre devant le Parlement les décisions préparées ailleurs. »

M. P. Boncour, dans son très intéressant article sur les syndicats de fonctionnaires devant le Parlement (1), reconnaît bien que l'esprit de beaucoup de Bourses de travail n'est pas tel qu'il le souhaiterait ; mais, s'empresse-t-il d'ajouter, « quelle transformation, quelle réforme, quelle orientation nouvelle n'est pas toujours accompagnée de bouleversements ». Rien n'autorise, du reste, à croire que du jour où les syndicats de fonctionnaires entreront officiellement dans ces groupements, ils s'empresseront d'aller rejoindre les fractions les plus révolutionnaires du prolétariat. « Tout permet de supposer, au contraire, dit-il, que plus favorisés, subissant une situation moins précaire, ayant déjà conquis, avec les retraites et la fixité du travail, une partie des améliorations que les autres travailleurs en sont encore à attendre, les employés et fonc-

(1) *Revue socialiste*, janvier 1906, p. 16, article cité.

tionnaires apporteront dans les Bourses un esprit de sagesse et un sens des intérêts nationaux qu'il est vraiment un peu ironique de demander à un prolétariat à qui on n'a donné ni place assez large au foyer commun, ni aucune raison de faire confiance à des réformes indéfiniment ajournées. Ils y recevront, en échange, une leçon de solidarité et comprendront, au contact des organisations à qui une dure nécessité l'apprit avant eux, les merveilleuses ressources de l'action commune. »

Les syndicats actuels apparaissent à MM. Berthod et Paul Boncour comme les fondations de l'Etat futur. Ils se réjouissent ensemble du morcellement et du démembrement de la souveraineté nationale. Leur rêve est de voir l'exploitation des services publics remise aux mains des corporations qui les exploiteront en toute indépendance.

Notre savant maître, M. Bonnard (1), se borne à constater les faits.

La transformation de l'autorité, dit-il, s'opère par le syndicat, lequel cherche à la faire descendre du sommet où elle se trouve actuellement, dans la corporation elle-même.

L'organisation actuelle, hiérarchisée et disciplinée, lui semble appelée à disparaître, quoi qu'on fasse pour l'en empêcher. Le syndicalisme lui apparaît comme le terme fatal de l'évolution qui se fait.

« Qu'on le veuille ou non, dit-il, qu'on le désire ou qu'on le regrette, le syndicat sera, ce n'est qu'une question de temps. L'évolution pourra être retardée ou précipitée par les événements. Quand les corporations de fonctionnaires auront pris conscience d'elles-mêmes, le Gouvernement ne pourra pas plus le refuser qu'il n'a pu refuser les garanties relatives à la discipline et à l'avancement qui étaient cependant un commencement d'organisation corporative. »

« Ce n'est pas un souhait que j'exprime, ajoute notre professeur, c'est une simple constatation que je fais » ; mais M. Bonnard ne s'effraie pas cependant de ce mouvement, choqué qu'il est, que « dans une société comme la nôtre, notre

(1) *Revue de droit public*, 1907, p. 506. Roger Bonnard. L'organisation corporative de la fonction publique.

administration soit encore dominée par des principes régaliens ».

Que faut-il penser de la thèse syndicaliste de MM. Boncour et Berthod ? Sans doute il faut reconnaître l'état et la puissance des syndicats actuels, mais est-il si chimérique que cela de s'en effrayer ?

Etant donné ce qu'ils ont fait jusqu'à ce jour, leur état d'esprit et leur action quotidienne, ne peut-on pas supposer qu'au lieu de rétablir l'ordre ils seront plutôt, constamment, des organes de lutte et de trouble.

Parmi les syndicats organisés, ceux des P. T. T., des ouvriers des chemins de fer n'ayant pas hésité à user de la grève et à mettre en danger la vie de la nation, ne sommes-nous pas fondés à ne pas leur accorder pour l'avenir la même confiance que MM. Berthod et Boncour, et à dire qu'il serait peut-être plus sage de lutter ouvertement contre eux.

« Quand M. Berthod nous annonce que l'avenir appartient aux syndicats de fonctionnaires, il nous fait songer, déclare M. Faure, à un médecin qui observant chez quelques-uns de ses malades une température de 38 ou 39 degrés, en conclurait que l'organisme humain est en train de se transformer dans le sens d'une élévation croissante de température et que 40 ou 45 degrés seront peut-être un jour la température normale. »

Avouons que la comparaison est juste et qu'il serait peut-être prudent de réagir, et de calmer plutôt que d'exciter, les tendances au syndicalisme.

A quelle organisation de l'Etat aboutiront en définitive les syndicalistes ? On ne peut qu'en prévoir les tendances, déclare M. Bonnard, « vouloir en tracer les plans serait faire de la pure métaphysique ».

Pourquoi, alors, s'engager dans l'inconnu qui peut nous perdre, alors qu'il est encore temps de retrouver la voie de l'ordre.

La question que pose M. F. Faure et qui, certes, doit embarrasser les syndicalistes, est celle de savoir si les syndicats de fonctionnaires de l'avenir seront « obligatoires ou facultatifs »

et qui nommera les fonctionnaires syndiqués, si les chefs de service sont nommés par eux ?

La thèse syndicaliste aboutit à la suppression de l'Etat actuel. Ceci est-il souhaitable ? Voici ce que dit très sagement M. F. Faure à ce sujet :

« Un syndicat ne peut pas être un chef. Il peut délibérer, discuter, contrôler. Il ne peut pas diriger, la fonction de direction s'exerçant essentiellement par une série d'actes qui supposent une volonté unique, une responsabilité personnelle. Quoi que l'on fasse et que l'on dise, des services publics sans directeurs seront toujours des services publics sans direction.

« On nous dira peut-être que l'absence de direction est préférable à une direction mauvaise. Cela signifie, en d'autres termes, que la mort est quelquefois préférable à la maladie. Soit ! Mais nous demandons, au moins, qu'on veuille bien reconnaître que le jour où nous aurions des services publics sans direction, ce n'est pas telle ou telle forme de l'Etat qui serait détruite. Il n'y aurait plus d'Etat du tout. Les syndicats de fonctionnaires s'agiteraient en vain. Ils ne formeraient plus qu'une masse confuse de gens se livrant, au gré de leur fantaisie, à des opérations sans lien, sans vue d'ensemble, sans unité, sans but. Cela est-il possible ? Cela est-il désirable ? Nous nous bornerons à répondre que, dans tous les cas, cela impliquerait d'abord la dissolution des grandes nations dont la masse entraîne, par elle seule, l'application forcée de la division du travail, et, ensuite, le retour au minimum d'organisation politique, à la vie indigente et précaire des groupes humains primitifs. » (1)

Les syndicats, dans les services publics, poursuivent ouvertement le but de briser la hiérarchie centralisée de l'Etat. C'est précisément cette autorité que nous croyons nécessaire et que M. Berthelemy a défendu de la façon suivante :

« Dans tout service organisé, il faut des gens qui commandent et des gens qui obéissent. Préciser les pouvoirs des uns et les devoirs des autres, procurer par les uns et les autres la

(1) *Revue politique et parlementaire*, mars 1906. Les syndicats de fonctionnaires, p. 439, déjà cité.

rigoureuse observation de ce qui est prescrit, c'est établir l'ordre. L'ordre, c'est la hiérarchie. Et qui dit hiérarchie ne dit pas précisément esclavage ; les pouvoirs qu'ont les supérieurs hiérarchiques ne doivent être ni absolus, ni arbitraires. Ils ont des pouvoirs, cependant, et si vous les affaiblissez, si vous les anéantissez, vous créez l'anarchie, c'est-à-dire l'évanouissement de l'autorité, sans laquelle aucune organisation ne peut vivre. » (1)

Les syndicats feraient-ils disparaître le favoritisme, mal de notre organisme actuel. Il est encore permis d'en douter, car on peut craindre qu'ils soient avant tout préoccupés de leur intérêt particulier avant de songer à celui de la collectivité.

En résumé, nous considérons donc que les employés d'un service public, quels qu'ils soient, ont la même mission que les gouvernants : celle de faire fonctionner le service auquel ils coopèrent.

Les intérêts de ces employés ne peuvent se comparer à ceux des ouvriers de l'industrie privée. Le contrat qui lie l'employé d'un service public à l'Etat n'est pas comparable à celui de l'ouvrier et du patron de l'industrie privée. Tous les services publics sont organisés par un acte de puissance publique que l'employé ne peut avoir la possibilité de discuter. Quand l'Etat crée un service public, les agents de ce service deviennent, par là même, des serviteurs de la puissance publique, et comme tels nous reconnaissons qu'ils ne peuvent revendiquer les droits des employés privés.

Puisque la tactique des employés dans les services publics consiste actuellement à user de la grève pour faire pression sur le Gouvernement et lui arracher les avantages qu'il désire, il apparaît nécessaire, suivant l'expression de M. Leroy-Beaulieu (2), de mettre fin à « ce chantage permanent et odieux exercé par les syndicats de fonctionnaires ou d'employés sur les pouvoirs publics ».

Les syndicats ont été jusqu'ici des organes de luttes vio-

(1) Berthelemy. Question pratique de législation ouvrière. *Journal des Economistes*, juin 1906, p. 164.

(2) *Economiste français*, 22 mai 1909, p. 758.

lentes ; il nous semble impossible de les laisser lutter contre l'intérêt même de la collectivité : « Autoriser les fonctionnaires à se syndiquer, c'est les autoriser sur toutes les questions où leurs intérêts professionnels seront en cause, c'est-à-dire en matière de recrutement, d'avancement, de discipline, de traitement, d'organisation de services, de liberté politique, etc..., à opposer leurs prétentions à celles du Gouvernement. Pour cette lutte, ils réuniront des fonds, auront des journaux, engageront des procès ; les syndicats des divers corps de fonctionnaires s'uniront entre eux ; il n'est pas défendu de penser que, dans un avenir très prochain le Gouvernement aurait en face de lui une Union de syndicats de fonctionnaires qui serait l'organisation la plus puissante du genre. On aurait le spectacle, dans un pays où les coalitions de fonctionnaires sont expressément prévues et punies par le Code pénal, d'une coalition de la plus grande partie des fonctionnaires dressés en permanence devant les pouvoirs publics. » (1)

Le remède qui nous apparaît dès lors nécessaire est celui qui consisterait à fortifier l'Etat au lieu de l'affaiblir. Cette œuvre nous paraît nécessaire, afin qu'il puisse accomplir sa mission au mieux des intérêts de la collectivité dont il est le serviteur.

« Jamais l'intérêt général que représente l'Etat, déclare M. F. Faure, n'a été plus dangereusement menacé qu'à notre époque. Il est infiniment plus facile de l'attaquer que de le défendre. Il n'y a pas de syndicat pour le défendre. Nous ne désirons point en voir se former. L'Etat doit y suffire. Mais encore faut-il qu'il ne se forme point dans l'Etat des syndicats dont l'action aurait pour résultat infaillible de paralyser et de ruiner la sienne. » (2)

Puisqu'il s'agit de faire œuvre de défense sociale, la première mesure à prendre, c'est la dissolution de la C. G. T. qui s'impose, et l'insertion dans la loi de 1884 d'un article prescrivant

(1) *Revue politique et parlementaire*, mars 1905, p. 517, article de M. Demartial.

(2) *Revue politique et parlementaire*, mars 1906, p. 446, article de F. Faure, déjà cité.

d'une façon formelle la nullité et l'illégalité des unions ou fédérations de syndicats constitués entre professions non similaires.

« Qu'une pareille mesure excite et soulève l'animosité des masses populaires, aliène leur sympathie au Gouvernement et soit considérée par elles comme une atteinte directe au droit syndical et à la liberté des associations professionnelles », la chose est fort possible, pensons-nous avec M. Ferneuil ; mais nous nous refusons, avec lui, à voir dans la dissolution de cet organe illégal une atteinte quelconque à ces droits. Nous avons du reste trop confiance, nous aussi, dans la force du Gouvernement pour faire exécuter les lois dont il veut l'exécution — la dissolution des congrégations en est la preuve — pour que nous puissions croire à l'impossibilité matérielle de cette dissolution.

Puisqu'il nous paraît impossible d'accorder le droit syndical aux fonctionnaires et qu'en réalité ils n'ont aucun droit à se prévaloir de la loi de 1884, nous n'hésiterons pas à dire qu'il faudrait aux législateurs le courage de la reviser, afin qu'il n'y ait plus aucun doute au sujet de son application.

En 1892, M. Guyot songeait à proposer le projet suivant : (1)

« La loi du 21 mars 1884, concernant les syndicats professionnels, n'est pas applicable aux personnes employées à quelque titre et à quelque travail que ce soit, dans les services relevant de l'Etat, des départements ou des communes, dans les manufactures de l'Etat ou dans les usines et manufactures travaillant sous le contrôle et pour le compte de l'Etat, dans les arsenaux et dans toutes les entreprises chargées de services publics ou dont les dépenses engagent les ressources de l'Etat, des départements et des communes. »

C'est à ce texte qu'il nous semblerait raisonnable de revenir.

(1) Le Conseil des Ministres, en 1891, ayant demandé à M. Guyot de déposer ce projet, celui-ci obtint l'autorisation de l'effectuer le 22 février 1892, jour de la chute du ministère Freycinet. Le projet ne fut pas déposé. (*Journal des Economistes*, octobre 1910, p. 170. Y. Guyot. Grève des ouvriers et employés de chemins de fer.)

« Aucun Gouvernement, vous m'entendez bien, déclarait M. Rouvier à la séance du 7 novembre 1907, ne fût-il formé de ceux qui nous assaillent et nous sollicitent aujourd'hui de permettre la liberté de syndicat aux instituteurs, aux agents assermentés des Postes et à nombre d'autres catégories de services publics, aucun Gouvernement ne pourrait y consentir sans se suicider, sans mettre en péril l'existence même de la République, mais de tout régime régulier et normal. » (1)

M. J. Roche affirmait également à la Chambre des Députés, à la séance du 17 novembre 1891 :

« Je ne reconnais pas du tout aux agents du Gouvernement le droit de mettre à exécution la loi sur le syndicat professionnel, parce que cette loi ne s'applique pas à eux, parce que s'ils se syndiquaient ce serait contre la représentation nationale elle-même qu'ils organiseraient le syndicat. »

Ces paroles défendent le texte auquel nous nous proposons de revenir. Il serait prudent d'y réfléchir et de reprendre une politique de sagesse et de prudence que nous croyons abandonnée.

En ce qui concerne les associations de fonctionnaires, la réforme à établir serait, nous semble-t-il, de définir d'une façon claire et précise la nature et le but de celles qui seront permises aux fonctionnaires et d'obliger ceux-ci à se conformer à la loi, sous peine de dissolution de leurs groupements et de condamnation des membres qui les forment.

(1) *Journal Officiel*, 8 novembre, Chambre, p. 3080 et 3088.

CHAPITRE VII

Du Statut des Fonctionnaires en général
Le Statut des Agents des Chemins de fer de l'État

Il n'est pas douteux que le favoritisme, qui sévit de notre temps comme sous tous les régimes, ait été pour beaucoup la cause du syndicalisme actuel ; aussi, nombreux à le dénoncer ont été auteurs et parlementaires. (1)

« Les membres du Parlement, écrit M. Demartial, profitent de ce que les nominations aux emplois publics ne sont pas soumises à de suffisantes conditions de rigueur pour intervenir continuellement dans les choix et imposer leur clientèle aux ministres. Etrange manière de pratiquer la séparation des pouvoirs !

« De leur côté, les ministres assaillis par la foule de gens qui vivent du budget ou veulent en vivre, de sollicitations contre lesquelles ils n'ont pas l'abri d'une règle efficace, se préoccupent beaucoup plus de trouver des places qui conviennent aux individus que les individus qui conviennent aux places.

« Enfin, à l'exemple des députés et des ministres, tout ce qui dans l'administration jouit d'une parcelle d'influence a ses clients ; c'est encore par cette voie que la faveur s'exerce le plus. La plupart des mauvaises nominations sont dues à des influences obscures qui proviennent de l'intérieur même des administrations, influences d'autant plus dangereuses

(1) Voir Leroy-Beaulieu. Les faiblesses organiques de l'Etat. *Economiste français*, mai 1907, p. 717. — *Revue politique et parlementaire*, mars 1906, art de M. Berthod, déjà cité. — *Revue socialiste*, 1906, p. 17, art. de P. Boncour, déjà cité.

qu'elles sont plus difficiles à saisir, qu'elles circonviennent le ministre au nom de l'intérêt supposé du service et qu'elles se couvrent ensuite de son autorité. Il ne saurait en être autrement. Une convoitise satisfaite en allume d'autres. et les combinaisons qui servent à un homme politique pour assurer la carrière de ses partisans ne sont pas négligées naturellement par les hommes qui, nourris dans le sérail administratif, en connaissent les détours. » (1)

M. Rolland dénonce également le favoritisme en ces termes :

« L'Etat dont relève le fonctionnaire, c'est le ministre. Or. ce ministre ne peut vivre s'il n'a l'appui de la majorité dans la Chambre et le Sénat, c'est-à-dire pratiquement de quelques politiciens, chefs de groupes ou manœuvriers de couloirs. Devant eux il ne peut que s'incliner, car il a besoin de leurs voix. Notamment il s'incline quand l'un de ces politiciens veut placer quelqu'un des siens dans une fonction lucrative. Pareillement il s'incline lorsqu'un politicien influent lui signale que l'attitude philosophique, politique et religieuse d'un fonctionnaire laisse à désirer, qu'il vote mal. Si bien qu'à tous les degrés, le fonctionnaire souffre de l'influence du politicien qui se traduit par du favoritisme en haut de la hiérarchie, par des atteintes à l'indépendance à tous les degrés. » (2)

Dans sa remarquable étude sur la crise du fonctionnarisme, notre savant maître, M. R. Bonnard, (3) rappelle le discours de M. Steeg du 8 mai 1907, flétrissant plus que tout autre encore le mal du favoritisme et dénonçant des faits précis. (4)

L'indignation des fonctionnaires contre les abus du favoritisme nous apparaît donc comme légitime et nous concevons à ce sujet le bien fondé de leurs réclamations.

En leur refusant le droit au syndicat, notre intention n'est pas de les laisser soumis au régime de l'arbitraire et de les

(1) *Revue de droit public*, 1907, p. 254. Le projet de loi sur les associations de fonctionnaires.

(2) *Revue de droit public*, 1907, p. 6. Demartial : De l'opportunité d'une loi sur l'état de fonctionnaire.

(3) *Revue de droit public*, 1907, p. 782 et suivantes. R. Bonnard : La crise du fonctionnarisme et ses causes.

(4) *Journal Officiel*, 9 mai 1907. Débats Chambre des Députés, p. 928.

faire renoncer à tout espoir de faire améliorer leur situation. Loin de nous au contraire cette pensée, mais au lieu de chercher à apporter, par une organisation syndicale semblable à celle des ouvriers privés, le remède au favoritisme et à l'arbitraire dont ils ont certainement à se plaindre, nous croyons trouver, au contraire, une solution simple et efficace dans « le statut légal ». C'est là « le nœud de la question », déclare M. Demartial, et nous demandons avec lui qu'une organisation des services publics vienne faire sortir la condition du fonctionnaire du domaine de l'arbitraire où elle se trouve aujourd'hui, pour la faire rentrer dans celui du droit. (1)

« La protection de l'employé privé se trouve dans la liberté syndicale ; le fonctionnaire la trouvera dans son statut légal, qui, fixant les conditions auxquelles on entre dans le service, on y avance et on en sort, sera sa charte professionnelle. »

Le jour où les conditions légales pour remplir une fonction seront déterminées et qu'à ces conditions uniques on pourra rentrer dans les places, tous les abus, nous osons l'espérer, cesseront par là même.

M. Demartial a prévu l'objection qui consiste à prétendre qu'une loi de ce genre ne saurait s'appliquer aux fonctionnaires dits politiques « qui, devant refléter constamment et exactement la pensée des hommes qui sont au Gouvernement, doivent pouvoir être nommés et révoqués à leur guise et ne sont pas, par suite, susceptibles de posséder un état légal. »

L'objection, pour être classique, répond-il, est loin d'être péremptoire : « prenons, par exemple, dit-il, l'annuaire de l'administration préfectorale, laquelle est le type des administrations dites politiques. Si on ouvre l'annuaire du corps, on constate que les mêmes sous-préfets et préfets ont servi imperturbablement des politiques très différentes, qu'ils restent pendant que les cabinets passent ; s'il y en a qui quittent la carrière, c'est pour occuper d'autres situations dans l'administration publique ; bref, ils sont des fonctionnaires publics comme les autres. »

(1) *Revue de droit public*, 1907, p. 17. Demartial : art. cité.

Cet exemple montre bien, en effet, que les services dits politiques ne s'opposent nullement à une organisation légale. Puisqu'on peut, en effet, y passer sa vie, il n'y a pas de raison de les laisser sans condition d'admission et sans règlement. La vérité, conclut M. Demartial, et c'est à cette conclusion que nous nous rapportons, est qu'il ne peut y avoir de fonctionnaires véritablement politiques qu'à la condition d'être élus et de tomber avec le ministre qui les nomme.

La réglementation de la situation des fonctionnaires devra-t-elle se faire par une loi ou par un décret ?

M. Demartial critique le régime du décret et manifeste sa préférence pour la loi. Le décret, dit-il, « c'est le régime du bon plaisir » ; seule la loi, expression de la volonté nationale, est souveraine, c'est à elle qu'il faut recourir.

Nous reconnaissons exact, avec notre professeur, M. Bonnard, le rapprochement du décret et de l'ordonnance du prince fait par M. Demartial ; mais, comme le fait remarquer M. Bonnard, il y a cependant entre eux une différence capitale, les conditions d'exercice ne sont pas les mêmes. D'une part, il y a le contrôle du Parlement ; d'autre part, il peut y avoir celui du Conseil d'Etat. (1)

Nous pensons donc, avec notre professeur, qu'on ne saurait identifier le régime du décret actuel à celui du bon plaisir de l'ancien régime. Les raisons qu'il nous donne, et que nous pensons devoir reproduire, nous apparaissent en outre concluantes pour préférer le décret à la loi.

« Il semble difficile qu'une loi unique règle avec assez de précision la situation de tous les fonctionnaires. Notre organisation administrative est en effet trop complexe et trop disparate. Formée des stratifications successives déposées par les divers régimes politiques, si différents de tendances qui se sont succédé en France au XIX^e^ siècle, elle s'inspire tantôt d'idées centralisatrices, tantôt d'idées décentralisatrices. La situation des fonctionnaires s'en ressent forcément. Si une loi unique est ainsi impossible, le Parlement devra alors voter

(1) *Revue de droit public*, 1907, p. 492, art. de M. Bonnard, déjà cité.

autant de lois spéciales qu'il y a de catégories de fonctionnaires. Ce serait une tâche écrasante, au-dessus de ses forces : il a déjà du mal à faire ce qu'il fait. Mais, pourrait-on dire, le Parlement votera une loi générale et laissera au Gouvernement le soin d'en faire par décrets l'application de détail aux différentes catégories de fonctionnaires. Je réponds qu'alors on retombera dans les inconvénients du régime du décret, car cette loi générale, pour pouvoir s'appliquer à tous les fonctionnaires, devra avoir un caractère tellement vague qu'en réalité elle limitera très peu la liberté du Gouvernement. »

M. Bonnard répond d'une façon irréfutable à la remarque de M. Steeg que le décret gênant le Gouvernement sera toujours suspendu ou modifié par le ministre désireux de commettre un acte de favoritisme, en faisant observer qu'il existe un remède efficace à cette instabilité réglementaire. Ce remède, c'est la réglementation par règlement d'administration publique, c'est-à-dire après avis du Conseil d'Etat. Cette intervention, nous fait-il remarquer, existe déjà en vertu de l'article 16 de la loi de finances du 28 décembre 1882, pour l'organisation centrale des ministères.

Que devra contenir la réglementation ? Elle devra établir, pensons-nous, d'une façon précise, toutes les règles nécessaires pour garantir le fonctionnaire de l'arbitraire du Gouvernement. Mais à côté des droits des fonctionnaires, le statut devra aussi établir leurs obligations envers leurs fonctions et prévoir tout ce qui est nécessaire pour l'ordre et la discipline. M. Demartial observe justement qu'il ne s'agit pas, en effet, de privilégier les fonctionnaires et de les rendre indépendants, mais qu'il importe au contraire de fixer leur condition, non dans leur intérêt unique, mais dans celui de la nation.

Si nous ne sommes pas partisans de remettre la gestion des services publics aux mains des syndicats, nous reconnaissons cependant nécessaire d'accorder aux agents de ces services le droit d'envoyer des délégués dans les conseils où se discuteront leurs intérêts, et c'est précisément cette représentation que nous voudrions voir le statut organiser. Il y aurait là, croyons-nous, un moyen d'éclairer utilement l'autorité com-

pétente appelée à statuer et de faire surveiller l'application des règlements.

Cette institution des délégués du personnel, il faut bien s'entendre sur ce point, ne serait point faite pour remplacer la hiérarchie. Les Commissions représentatives auraient simplement un rôle consultatif, car nous estimons indispensable, nous aussi, que dans une organisation quelconque les chefs seuls aient la direction, la charge et la responsabilité du service, ainsi que des décisions prises. Le rôle des délégués devra dès lors être limité à celui auquel ils peuvent prétendre : « la surveillance et le contrôle de leurs intérêts propres ». (1)

En ce qui concerne le personnel des services publics concédés, pourquoi les cahiers des charges ne contiendraient-ils pas des clauses obligatoires intéressant le personnel de ces services, en ce qui concerne la réglementation de leur travail, de leur avancement, le minimum de leur salaire et leur accordant, d'une façon générale, les garanties auxquelles ils ont droit.

M. Bonnard nous donne une liste des textes visant la réglementation des fonctionnaires, et nous voyons qu'elle a été particulièrement active en ces dernières années en ce qui concerne les modes d'avancement, de recrutement et de discipline dans les différents services. (2)

La remarque très intéressante signalée par notre professeur est la tendance actuelle des textes à transformer la décision disciplinaire prise sans garantie par le supérieur hiérarchique, en décision juridictionnelle. (3)

Notons pour terminer que le rapport de M. Maginot (4) concernant le projet général du Gouvernement de juin 1910 (5) sur le statut et le droit d'association des fonctionnaires a été déposé à la Chambre le 12 juillet 1911 et distribué en mai 1912.

Ce projet du Gouvernement de juin 1910 reproduit celui du

(1) Voir Salun. Essai sur l'organisation des fonctionnaires civils. *Revue politique et parlementaire*, janvier 1908, p. 140.
(2) Voir cette liste *Revue de droit public*, 1907, p. 494.
(3) *Revue de droit public*, 1907, article de M. Bonnard, p. 503.
(4) Magino, Chambre, annexes 1214, année 1911.
(5) Chambre, annexes 200, année 1910.

25 mai 1909. (1) Il définit comme fonctionnaires : « tous ceux qui, en qualité de délégués de l'autorité publique, d'employés, d'agents ou de sous-agents, occupent dans un service de l'Etat un emploi permanent rémunéré par un traitement mensuel ou par allocation de remise et ouvrant droit au bénéfice éventuel d'une pension de retraite. »

***

La loi du 13 juillet 1911 organisant définitivement le réseau de l'Etat n'a pas attendu le vote du statut légal des fonctionnaires. Elle a en effet décidé d'établir par arrêté ministériel un statut de son réseau, au lieu d'attendre le vote du statut légal des fonctionnaires. Etabli par la direction des chefs de service, approuvé par le Conseil de réseau comprenant de hauts commerçants et industriels et des agents, le statut a été signé des ministres des Travaux publics et des Finances. Il a été publié le 4 septembre 1912.

Ce statut, dont nous reproduisons le texte en appendice, donne aux agents de chemins de fer toutes les garanties souhaitables pour l'avancement et la sécurité dans leur fonction. Il complète l'institution de la représentation des agents organisée par un règlement des chemins de fer de l'Etat du 12 juillet 1907, mais il ne donne aux commissions des agents qu'un rôle purement consultatif. (2)

On ne peut que louer une semblable disposition qui, selon nous, est la véritable solution du problème. La mission des agents ne saurait être, en effet, autre que celle fixée par le statut.

Les agents, voulant être maîtres des nominations, de l'avancement et des punitions, ont cru devoir protester contre l'in-

(1) *Revue de droit public*, 1909, p. 343. — Sur les projets et les propositions du Gouvernement, voir Georgin, thèse, Paris 1911, p. 197. *L'avancement dans les fonctions publiques.*

(2) Voir *Revue politique et parlementaire*, septembre 1912, p. 461. Thureau : Les délégués élus du personnel des chemins de fer en France et en Allemagne.

suffisance du rôle accordé à leurs délégués, dont plusieurs démissionnèrent par manière de protestation. Une pareille attitude risque, sans aucun doute, de compromettre l'institution et dénote de la part des agents le désir de formuler toujours des revendications nouvelles.

Cet esprit, nous dit un commentateur du statut (1), se rattache à une manière de conception assez peu recommandable qui se développe de plus en plus de nos jours et qui tendrait à faire de la fonction la chose du fonctionnaire.

Le service pour le public et non pour le fonctionnaire, voilà l'idée dirigeante du service. C'est dans l'intérêt même du public que les garanties doivent être accordées aux fonctionnaires. Il nous apparaît comme certain que, s'il était accordé aux délégués du personnel ce qu'ils semblent demander, l'intérêt du public serait certainement sacrifié.

Nous espérons, nous aussi, que la sagesse des agents de l'Etat saura faire admettre le principe de la représentation du personnel dans tous les services publics, en ne cherchant pas à faire de cette représentation un instrument de lutte.

Le statut des agents de chemins de fer est incontestablement un progrès. Puisse-t-il servir de modèle pour une œuvre analogue dans les différents services.

La représentation des agents nous apparaissant une chose souhaitable, c'est à ceux du réseau de l'Etat qu'il appartient actuellement de faire triompher ce nouveau principe ; espérons, nous aussi, qu'ils sauront le comprendre.

(1) Le statut du personnel des chemins de fer. *Revue politique et parlementaire*, décembre 1912, p. 449 et suivantes.

APPENDICE

Projet Briand sur le réglement pacifique des différends collectifs, relatifs aux intérêts professionnels des agents de chemins de fer.

TITRE PREMIER

ARTICLE PREMIER. — Dans les six mois à partir de la promulgation de la présente loi, les Administrations des réseaux de chemins de fer d'intérêt général devront soumettre à l'homologation du Ministre des Travaux publics des règlements relatifs aux conditions d'avancement et de licenciement et au régime disciplinaire applicables aux diverses catégories du personnel de ces réseaux.

Dans le cas où cette homologation n'est accordée que sous réserve de certaines modifications ou additions non acceptées par l'administration du réseau, il est statué par décret rendu sur avis conforme du Conseil d'Etat.

TITRE II

ARTICLE 2. — Les administrations des réseaux de chemins de fer d'intérêt général sont tenues d'instituer, dans les divers arrondissements ou subdivisions de chaque réseau, des conférences dans lesquelles les délégués élus du personnel de chaque service

seront appelés à discuter périodiquement et au moins deux fois par an avec les représentants de l'administration, les questions relatives aux intérêts professionnels soit collectifs, soit individuels, des agents et ouvriers de ce service.

Article 3. — Les administrations des réseaux visés à l'article précédent sont tenues d'instituer dans les divers arrondissements ou subdivisions de chaque réseau, des Comités ou Commissions où les délégués élus du personnel de chaque service seront, sur la demande des intéressés ou du Ministre des Travaux publics, appelés à examiner avec les représentants de l'administration les différends d'ordre coffectif relatifs aux intérêts professionnels des agents et ouvriers de ce service.

Article 4. — Un Comité central de conciliation comprenant, outre les représentants de l'administration, au moins deux délégués élus du personnel de chaque service et un ingénieur du contrôle technique, doit être institué dans chaque réseau.

Article 5. — Dans un délai de six mois à partir de la promulgation de la présente loi, les administrations des réseaux devront soumettre à l'homologation du Ministre des Travaux publics des règlements déterminant, notamment, le mode d'élection et le nombre des délégués du personnel des divers services dans les conférences prévues à l'article 2 ci-dessus, ainsi que dans les Commissions ou Comités prévus à l'article 3 et le Comité central de conciliation prévu à l'article 4, le mode de nomination et le nombre des représentants de l'administration, la durée des mandats de ces délégués et représentants.

Dans le cas où cette homologation n'est accordée que sous réserve de certaines modifications ou additions non acceptées par l'administration du réseau, il est statué par décret rendu sur avis conforme du Conseil d'Etat.

Article 6. — Le Comité central de conciliation est saisi, soit par l'administration du réseau, soit par la majorité des délégués du personnel d'un ou de plusieurs services intéressés, soit par le Ministre des Travaux publics, des différends d'ordre collectif qui n'ont pu être réglés par les Commissions ou Comités locaux.

Il peut être aussi saisi directement des différends qui intéressent l'ensemble des agents d'un ou de plusieurs services du réseau.

Article 7. — Les deux parties à concilier doivent fournir au Comité central tous les documents propres à l'éclairer. Le Comité

procède à toutes enquêtes, visites de lieux et vérifications qu'il juge utiles.

ARTICLE 8. — Le Comité central de conciliation doit se prononcer dans le délai maximum de deux mois à partir du jour où il a été saisi.

ARTICLE 9. — Si l'accord s'établit dans le Comité central sur les conditions de la conciliation, celles-ci sont consignées dans un procès-verbal qui est communiqué au Ministre des Travaux publics et publié par les soins de ce ministre au *Journal Officiel*.

TITRE III

ARTICLE 10. — Si la tentative de conciliation échoue, le différend est soumis à l'arbitrage.

ARTICLE 11. — Les délégués au Comité central de conciliation du service intéressé désignent deux arbitres.

Si le différend intéresse plus d'un service, la désignation des deux arbitres est faite par les délégués au Comité central de ces divers services, suivant les conditions qui seront déterminées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 24 de la présente loi.

L'administration du réseau désigne de son côté deux arbitres.

ARTICLE 12. — Ces quatre arbitres s'adjoignent, par une décision unanime, soit un, soit trois co-arbitres.

S'ils ne peuvent s'entendre pour le choix d'un ou de trois co-arbitres, les deux arbitres désignés par le personnel choisissent un co-arbitre sur la liste élue par le Sénat et la Chambre des Députés en vertu de l'article 13 ci-dessous. Les deux arbitres désignés par l'administration du réseau choisissent de leur côté un co-arbitre sur la même liste.

Les deux co-arbitres ainsi désignés choisissent à leur tour un septième arbitre.

A défaut d'un choix effectué conformément aux dispositions des deux paragraphes précédents, il est procédé par voie de tirage au sort parmi les noms qui figurent sur la liste élue par le Sénat et la Chambre des Députés.

ARTICLE 13. — Tous les trois ans, dans le courant du mois de janvier, il est procédé à l'élection par le Sénat de cinq personnes et, par la Chambre des Députés, de dix personnes pouvant être appelées à remplir les fonctions de co-arbitres dans les différends

survenus entre les administrations de chemins de fer d'intérêt général et les personnels de ces réseaux.

L'élection a lieu au scrutin secret.

Sont seuls éligibles : le Vice-Président du Conseil d'Etat, les Présidents de section au Conseil d'Etat, les Conseillers d'Etat en service ordinaire, le premier Président de la Cour de Cassation, les Présidents de Chambre et Conseillers à cette Cour, les membres ou anciens membres français du tribunal arbitral de La Haye, les membres de l'Académie des Sciences morales et politiques, le premier Président et les Présidents de Chambre de la Cour d'appel de Paris, le Président du Tribunal civil de la Seine, les doyens des Facultés de droit, les anciens Vice-Présidents du Conseil supérieur du travail.

Article 14. — Les arbitres désignés conformément aux dispositions qui précèdent se réunissent au ministère des Travaux publics. Ils peuvent toutefois transférer ailleurs le lieu des séances.

Article 15. — Les arbitres peuvent procéder à toutes enquêtes, vérifications et visites de lieux qu'ils jugent utiles.

Article 16. — Ils ne peuvent délibérer valablement que si tous sont présents. Dans le cas où l'un d'entre eux se trouve dans l'obligation de renoncer à sa mission, il est procédé à son remplacement suivant les règles observées pour sa nomination.

Article 17. — La sentence arbitrale est lue en séance publique et publiée au *Journal Officiel*.

Article 18. — La sentence arbitrale doit indiquer dans quel délai ses prescriptions doivent être exécutées et la durée pendant laquelle elles demeurent exécutoires. Toutefois, les sentences arbitrales qui engagent les finances de l'Etat ne sont exécutoires qu'après avoir été ratifiées par le vote des deux Chambres.

Article 19. — Si la solution adoptée par les arbitres a pour conséquence d'aggraver les charges financières du réseau, la sentence doit déclarer qu'il y a lieu à compensation et, dans ce cas, indiquer la compensation qui pourrait être accordée à l'administration du réseau sous forme de relèvements de tarifs ou sous une autre forme.

Si, dans les trois mois de la mise en exécution de la sentence arbitrale, l'administration d'un réseau n'a pas été mise en mesure d'obtenir la compensation indiquée dans la sentence ou une compensation équivalente, elle peut former une demande en indem-

nité devant la juridiction compétente. Toutefois, elle n'est pas recevable à réclamer devant cette juridiction une indemnité supérieure à l'évaluation des arbitres.

ARTICLE 20. — Toute administration de l'un des réseaux visés par la présente loi est tenue d'exécuter, dans les délais fixés par la sentence arbitrale, les prescriptions de cette sentence.

Faute par elle de s'y conformer ou si elle y déroge ultérieurement, il sera pourvu d'office à l'exécution intégrale de la sentence par les soins du ministre des Travaux publics et aux frais de l'administration du réseau. En outre, il pourra être fait application des dispositions de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions des cahiers des charges.

ARTICLE 21. — Le personnel des réseaux visés par la présente loi est tenu d'exécuter, dans les délais fixés par la sentence arbitrale, les prescriptions de cette sentence.

Faute par un agent ou un ouvrier de continuer le travail dans les conditions fixées par la sentence, il peut être immédiatement procédé à son remplacement dans son emploi sans l'accomplissement des formalités que prévoient les règlements en vigueur sur les divers réseaux relativement à la révocation, au congédiement ou à la suppression d'emploi.

TITRE IV

ARTICLE 22. — Il est interdit à toute association déclarée ou non, à tout syndicat, à toute union d'associations ou de syndicats, soit de provoquer les agents ou ouvriers des réseaux visés par la présente loi à la grève, soit de préparer ou d'organiser la grève.

ARTICLE 23. — Toute infraction à la disposition de l'article précédent sera poursuivie contre ceux des membres de l'association, du syndicat ou de l'union d'associations ou de syndicats, qui, à un titre quelconque, participent à la direction ou à l'administration de l'association, du syndicat ou de l'union.

Cette infraction sera punie d'une amende de 50 à 200 francs et d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

Si elle a été commise à l'occasion d'un différend susceptible d'être réglé conformément à la procédure de conciliation et d'arbitrage prévue par la présente loi, et avant que cette procédure

ait abouti à une solution définitive, elle sera punie d'une amende de 100 à 300 francs et d'un emprisonnement de deux mois à un an ou de l'une de ces deux peines seulement.

L'article 463 du Code pénal sera applicable dans les cas ci-dessus prévus.

Les pénalités édictées par les deuxième et troisième paragraphes du présent article peuvent être doublées en cas de récidive.

En cas de condamnation prononcée en vertu du présent article, les dispositions des articles 7, paragraphe premier, et 8, paragraphes 2 et 3, de la loi du 1er juillet 1901, seront applicables.

Article 24. — Un règlement d'administration publique déterminera les mesures propres à assurer l'exécution de la présente loi.

STATUT

DU

PERSONNEL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

I° Statut du Personnel non commissionné des Chemins de fer de l'État

TITRE PREMIER

Recrutement

ARTICLE PREMIER. — Font partie du personnel non commissionné :

1° Les agents et ouvriers n'ayant pas encore satisfait aux obligations de la loi militaire ;

2° Les agents et ouvriers à l'essai ;

3° Les employés à l'essai.

ARTICLE 2. — Nul ne peut être admis dans ce personnel :

1° S'il n'est Français ou naturalisé Français ;

2° S'il ne remplit les conditions d'aptitude physique exigées par les règlements ;

3° S'il est âgé de plus de 29 ans ou de moins de 18 ans au jour de son admission ; toutefois, la limite d'âge peut, par des décisions du Directeur, être élevée à plus de 29 ans en faveur des veuves d'agents ou femmes d'agents réformés postulantes aux emplois de télégraphistes ou de receveuses, ou être abaissée à moins de 18 ans pour les candidats à certains examens spéciaux ;

4° S'il n'a justifié de connaissances, de titres ou de diplômes.

Article 3. — Exceptionnellement, les surveillants techniques préposés à la surveillance des travaux exécutés par le Service de la Voie et des Bâtiments et le Service des Lignes nouvelles, ne peuvent être admis avant l'âge de 35 ans, ni après celui de 45 ans.

Les agents ainsi admis ne peuvent, en aucun cas, occuper au réseau d'autre emploi que celui de surveillant technique des travaux.

Article 4. — Aucun candidat n'est admis après sa majorité dans les emplois d'agent ou d'ouvrier s'il n'a satisfait aux obligations de la loi militaire.

Les agents et ouvriers occupés au réseau avant leur départ pour le service militaire et ayant obtenu des notes suffisantes peuvent, s'ils en font la demande, dans le délai de six mois à partir de la libération de leur classe, être repris sans examen, dans l'ordre de la durée de leur service au réseau et au fur et à mesure des places disponibles, à la condition qu'ils continuent à remplir les conditions d'aptitude physique exigée. Ils sont soumis, à leur réadmission, au stage d'agent ou d'ouvrier à l'essai.

Article 5. — Pour l'accès aux emplois de début, en dehors de ceux qui sont réservés par la loi aux anciens militaires, la priorité est accordée aux parents ou parentes d'agents, d'ouvriers et d'employés en activité, retraités, réformés ou décédés, qui en font la demande et qui réunissent les conditions réglementaires d'admission à ces emplois.

Bénéficient de cette disposition :

1° Les femmes et enfants ;

2° Les petits-enfants, frères ou sœurs, neveux ou nièces, petits-neveux ou petites-nièces à la charge des agents, ouvriers ou employés, et habitant avec eux.

Article 6. — Les agents, ouvriers et employées à l'essai sont astreints à un stage d'une durée d'une année à l'expiration duquel ils sont congédiés s'ils n'ont pas donné satisfaction. Le personnel actuellement à l'essai pourra bénéficier de délais plus réduits, conformément aux errements en cours.

TITRE II

Salaires — Punitions — Récompenses

ARTICLE 7. — Le personnel non commissionné reçoit une rémunération fixée à la tâche, aux pièces, à l'heure, à la journée ou au mois, suivant le service auquel il est affecté.

ARTICLE 8. — Les punitions dont peuvent être frappés les agents, ouvriers ou employées, non commissionnés sont :

1° Le rappel à l'ordre ;
2° Le blâme sans inscription au dossier ;
3° Le blâme avec inscription au dossier ;
4° Le dernier avertissement ;
5° Le congédiement.

Les trois premières sont prononcées par les chefs de bureau de la direction ou les chefs d'arrondissement, les deux dernières par les chefs de service.

Si l'agent ou ouvrier est suspendu de ses fonctions, il ne reçoit aucun salaire pendant cette période.

ARTICLE 9. — Les dispositions relatives aux notes de fin d'année du personnel commissionné sont applicables au personnel non commissionné.

TITRE III

Dispositions générales

ARTICLE 10. — Il ne doit figurer aucune recommandation ni dans les dossiers des candidats appelés à subir des examens et concours, ni dans ceux des agents en fonctions. Toute infraction à cette règle donnera lieu, contre l'agent qui aura prescrit le classement de la pièce au dossier, à des sanctions disciplinaires, soit d'office, soit sur la plainte des intéressés, des Commissions d'examen ou des Conseils d'enquête devant lesquels la recommandation aura été produite.

Il est interdit, sous peine de sanctions disciplinaires, de répondre à des recommandations visant soit des candidats, soit des agents en fonctions.

ARTICLE 11. — Des ordres généraux règleront les détails d'application des dispositions du présent arrêté.

Paris, le 30 août 1912.

IIe Statut du Personnel commissionné des Chemins de fer de l'État

TITRE PREMIER

Recrutement

ARTICLE PREMIER. — Le personnel commissionné se recrute :

1° Parmi les agents, ouvriers ou employées à l'essai ayant terminé leur stage ; les agents et ouvriers à l'essai qui ont été exemptés de tout ou partie du service militaire ne pourront faire compter pour leur stage le temps durant lequel la classe à laquelle ils appartiennent, par leur âge, était sous les drapeaux ;

2° Parmi les anciens militaires classés pour des emplois civils en conformité des dispositions législatives en vigueur et remplissant, lors de leur admission, les conditions d'aptitude physique exigées par les règlements ;

3° Parmi les fonctionnaires en service détaché, conformément aux indications du tableau A ci-annexé.

ARTICLE 2. — Les agents, ouvriers ou employées sont commissionnés dans l'emploi correspondant à celui qu'ils ont occupé pendant leur période d'essai. Ils reçoivent le traitement ou salaire de début prévu pour cet emploi.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux fonctionnaires en service détaché, aux candidats admis sur la production de titres ou de diplômes, ni aux surveillants techniques de travaux, pour lesquels il peut être tenu compte, dans la détermination de la classe de début, de l'expérience et des connaissances acquises dans leurs fonctions ou études antérieures.

ARTICLE 3. — Le commissionnement est constaté par la remise d'un titre de nomination, délivré par l'autorité compétente, indiquant l'emploi, la classe et le traitement.

TITRE II

Congés — Maladies — Occupations étrangères au service

ARTICLE 4. — Les agents, ouvriers et employées ont droit pour chaque année, comptée du 1er janvier au 31 décembre, à un congé de quinze jours avec solde qui leur est accordé par leur chef direct, en une ou plusieurs fois et suivant les exigences du service.

Le chef de service peut accorder, en outre, dans certains cas définis par les règlements, des congés supplémentaires avec solde jusqu'à concurrence de cinq jours, et des congés sans solde, sans que l'ensemble des congés obtenus dans l'année puisse dépasser trente jours.

En plus de ces congés, le Directeur peut, pour des raisons dûment justifiées, accorder des congés avec ou sans solde dont la durée ne doit pas excéder trente jours par an.

ARTICLE 5. — Les agents, ouvriers et employées blessés en service reçoivent la solde entière jusqu'au jour où le médecin du Réseau déclare que l'intéressé peut reprendre son service, ou jusqu'au jour de la mise à la réforme.

La solde est réduite à la moitié pour les célibataires hospitalisés aux frais du Réseau et n'ayant à leur charge ni ascendant, ni enfant naturel reconnu.

Si la blessure est due à la faute inexcusable de la victime, *au sens de la loi du* 9 *avril* 1898, la solde est également réduite à la moitié.

ARTICLE 6. — En cas de maladie dûment constatée par un médecin du Réseau, ou de blessure reçue en dehors du service, les agents, ouvriers et employées ont droit à la solde entière pendant *une période qui ne peut excéder soixante jours dans la même année.*

La solde est réduite à la moitié pour les célibataires hospitalisés aux frais du Réseau et n'ayant à leur charge ni ascendant, ni enfant naturel reconnu.

Sur la proposition des chefs de service et après avis du service de santé, le Directeur pourra, exceptionnellement et notamment pour les maladies contractées en service, autoriser le paiement de la solde ou de la demi-solde pendant un délai supplémentaire.

La période d'une année visée-ci-dessus est calculée en tenant compte de toutes les absences pour blessures reçues en dehors du

service, ou pour maladie, qui ont pu se produire pendant les douze mois antérieurs au début de la maladie envisagée et pendant lesquelles la solde a été payée en totalité ou en partie.

Pour l'application du présent article, l'accouchement est assimilé à la maladie.

Article 7. — A chacune des interruptions postérieures aux deux premières survenues pendant la période d'une année, telle qu'elle a été définie à l'article 6, la solde ne commence à être payée qu'à partir du 4e jour de la maladie. Toutefois, par décision spéciale, sur proposition motivée du Chef de service et après avis du Médecin traitant du Réseau, le Directeur pourra, dans des cas exceptionnels, autoriser la restitution de la solde afférente à ces trois premiers jours.

Article 8. — Les agents, ouvriers et employées ne peuvent accepter aucun emploi en dehors du réseau sans une autorisation écrite du Directeur.

Ils peuvent être mis en disponibilité sans traitement pendant une durée de trois ans au plus, pour remplir une fonction à la nomination du Gouvernement ou intéressant directement le service du chemin de fer.

Peuvent être également mises en situation de disponibilité sans traitement, et pendant une durée d'une année, les employées qui en font la demande en vue d'allaiter leurs enfants.

La mise en disponibilité peut être renouvelée par décision spéciale.

Tous droits à l'avancement sont suspendus au cours de la période de disponibilité, sauf en cas de nomination à une fonction intéressant directement le service du chemin de fer.

Article 9. — Il est interdit aux agents, ouvriers et employées de tout grade, soit de se livrer ou de participer à aucune opération ayant un caractère commercial, soit de laisser les personnes habitant avec eux tenir une auberge ou un débit de boissons dans le voisinage immédiat du lieu où ils exercent leurs fonctions.

Il leur est également interdit de recevoir, pour les opérations qu'ils ont à exécuter en raison de leurs fonctions, aucune rémunération des collectivités ou des particuliers.

En aucun cas et aucun titre, ils ne peuvent être administrateurs ni agents d'une entreprise commerciale quelconque étant ou pouvant se trouver en relations avec le Réseau, ni entrepreneurs ou fournisseurs du Réseau ou employés par ces derniers.

TITRE III

Notes — Avancements — Récompenses et punitions

CHAPITRE PREMIER

Notes

ARTICLE 10. — A la fin de l'année, il est attribué à tout agent, ouvrier et employée :

1° Une note dite de mérite exprimant en chiffres, de 0 à 20, la valeur des services rendus par l'agent dans l'année ;

2° Une note dite d'aptitude, écrite et relatant sommairement les qualités générales de l'intéressé, notamment au point de vue de l'aptitude à un emploi plus élevé.

CHAPITRE II

Mutations — Avancements

ARTICLE 11. — A moins de circonstances exceptionnelles, les demandes de mutation pour convenances personnelles ne seront pas examinées si l'agent n'a pas une durée minima de résidence dans le poste qu'il demande à quitter. Cette durée est de un an pour la première demande de mutation et trois ans pour les suivantes.

ARTICLE 12. — Les avancements du personnel commissionné se font, conformément aux indications du tableau B ci-annexé, soit par élévation de classe dans le même groupe, soit par promotion à un groupe ou une série plus élevée.

Dans le second cas, ils ont lieu exclusivement au choix.

Dans le premier cas, ils ont lieu partie au choix, partie à l'ancienneté. Toutefois, les agents ayant un traitement égal ou supérieur à 5.000 francs ne peuvent avancer qu'au choix.

ARTICLE 13. — Nul ne peut être promu à un emploi supérieur s'il n'est demeuré au moins un an dans son emploi actuel, ni obtenir une élévation de classe s'il n'a dans la classe précédente, au moins le temps de service fixé dans chaque cas par le tableau B ci-annexé.

Article 14. — Dans le dernier trimestre de chaque année, il est dressé un tableau d'avancement du personnel commissionné. Ce tableau comprend deux parties :

a) Le personnel susceptible d'obtenir un avancement à l'ancienneté ;

b) Le personnel proposé pour un avancement au choix.

Il est dressé, en même temps, un tableau spécial, dit de concours, pour les promotions d'emplois ou de professions.

Ces tableaux sont valables du 1er janvier au 31 décembre de l'année suivante.

Sauf les exceptions prévues à l'article 27, nul ne peut recevoir un avancement s'il ne figure au tableau correspondant.

En cas d'épuisement du tableau de concours, il peut être dressé en cours d'année un tableau supplémentaire en observant les mêmes règles que pour l'établissement du premier tableau.

Article 15. — Les tableaux sont établis séparément :

1° Pour l'ensemble des services rattachés à la Direction ;

2° Pour le Service de l'Exploitation ;

3° Pour celui de la Voie et des Bâtiments ;

4° Pour celui du Matériel et de la Traction ;

5° Pour celui des Lignes nouvelles ;

Des tableaux distincts sont respectivement dressés pour les agents, pour les ouvriers et pour les employées.

Article 16. — Ne sont inscrits au tableau d'avancement à l'ancienneté que ceux dont les services sont jugés satisfaisants, c'est-à-dire ayant une note au moins égale à 10.

Article 17. — Sont rayés des tableaux de concours et d'avancement (choix) tous ceux qui, dans le courant de l'année, auront été frappés d'une punition d'un Directeur.

Seront rayés du tableau d'avancement (ancienneté) tous ceux qui, dans le courant de l'année, auront été frappés d'une punition supérieure au blâme du Directeur.

Sera rayé du tableau de concours tout agent, ouvrier et employée qui, à moins de motifs d'une absolue gravité, que le Directeur appréciera, aura refusé le poste auquel il était appelé.

Article 18. — Les avancements de classe à l'ancienneté et au choix sont accordés en élevant l'intéressé d'une classe à la classe immédiatement supérieure.

Ils se font dans l'ordre du tableau, sous réserve des dispositions

relatives aux réductions de délais dont bénéficient à titre transitoire certains anciens agents, ouvriers et employées.

Article 19. — Figurent au tableau de concours, par ordre de mérite, en nombre suffisant pour parer à toutes les vacances prévues pour une année, les agents, ouvriers et employés jugées aptes à occuper un emploi supérieur à celui qu'ils remplissent.

Si, au 31 décembre de l'année pour laquelle il avait été préparé, le tableau n'est pas épuisé, les agents qui demeurent concourent avec tous les autres agents pour l'inscription au nouveau tableau. S'ils sont jugés aptes à y figurer, ils sont inscrits en tête dans l'ordre même de leur inscription au précédent tableau.

Article 20. — L'inscription d'un agent, ouvrier ou employée sur l'un des cinq tableaux de concours permet à l'Administration de nommer l'intéressé à l'emploi pour lequel il est reconnu apte dans l'un quelconque des services du Réseau, à moins qu'il ne demande à être nommé seulement dans son propre service.

Article 21. — Il peut être, pour les promotions de grade, dérogé à l'ordre du tableau de concours par suite de nécessités de service.

Article 22. — La nomination à l'emploi supérieur ne peut être faite qu'à la dernière classe de cet emploi.

Toutefois, la nomination pourra être faite à une classe supérieure lorsque la nomination à la dernière classe ne donnera pas à l'intéressé une augmentation de traitement au moins égale à celle d'un avancement de classe dans son ancien grade.

L'ancienneté dans le grade part du jour de la nomination.

L'ancienneté dans le nouveau traitement est fixée en tenant compte à la fois de l'ancienneté de l'agent dans son précédent traitement et de l'augmentation reçue par lui au moment de sa promotion.

CHAPITRE III

Récompenses et punitions

Article 23. — A la fin de chaque année, les agents, ouvriers et employées commissionnées qui ont le plus contribué à la bonne marche du service peuvent recevoir, s'ils comptent au moins trois mois de service au 31 décembre, une gratification à titre de prime de gestion ou d'économie, variant entre la moitié et le double du traitement ou salaire mensuel.

Article 24. — Le taux de la gratification pouvant être accordée à chaque intéressé est déterminé, dans les conditions fixées annuellement par le Directeur, d'après la valeur des services des agents, ouvriers et employées en cause.

Article 25. — Ne bénéficieront que d'une gratification réduite dans des proportions réglées par le directeur :

1° Les agents, ouvriers et employées admis dans le courant de l'année ;

2° Les agents, ouvriers et employées ayant cessé leur service dans le courant de l'année par suite de mise à la retraite ou à la réforme ;

3° Les agents, ouvriers et employées comptant dans l'année plus de 40 jours d'interruption pour congé, blessure reçue en dehors du service ou maladie.

Article 26. — Ne peuvent en aucune manière participer aux gratifications :

1° Les agents, ouvriers et employées admis dans le courant de l'année et ne comptant au 31 décembre trois mois au moins de services effectifs ;

2° Les agents, ouvriers et employées comptant dans l'année plus de 90 jours d'interruption pour congé, blessure reçue en dehors du service ou maladie, sauf décisions spéciales du Directeur prises après avis de la Commission de classement ;

3° Les agents, ouvriers et employées ayant encouru dans l'année une des punitions infligées par le Directeur. Sauf, en cas de révocation, celui-ci peut cependant, par une décision spéciale fondée sur les bons services habituels des intéressés, leur accorder le minimum de la gratification ;

4° Les agents, ouvriers et employées qui ont cessé leurs fonctions par suite de démission, quel que soit leur temps de service dans l'année.

Article 27. — Pour reconnaître les actes de dévouement ou de vigilance, ou des services exceptionnels, le Directeur peut, par décision motivée, accorder aux agents, ouvriers et employées :

1° La mise à l'ordre du jour du Service ou de la Direction ;

2° Des gratifications exceptionnelles ;

3° Des avancements ou des accroissements de salaire exceptionnels.

Il peut également récompenser les actes de probité par une lettre de félicitations personnelles ou par la mise à l'ordre du jour.

Article 28. — Les punitions dont peuvent être frappées les agents, ouvriers et employées, sont :

1° Le rappel à l'ordre ;
2° Le blâme sans inscription au dossier ;
3° Le blâme avec inscription au dossier ;
4° Le blâme du Chef de service ;
5° Le blâme du Directeur ;
6° Le déplacement par mesure disciplinaire ;
7° L'abaissement de classe avec ou sans déplacement ;
8° La rétrogradation d'emploi ;
9° Le dernier avertissement ;
10° La mise à la retraite d'office ;
11° La radiation des cadres ;
12° La révocation.

Art. 29. — Ces punitions sont prononcées : les trois premières, par le Chef de Service d'arrondissement ou par tout agent supérieur assimilé ; la quatrième par le Chef de service ; les huit dernières, par le Directeur.

Le dernier avertissement entraîne nécessairement la radiation ou la révocation lorsque l'agent ou l'ouvrier auquel il a été infligé commet, dans les douze mois qui suivent, une faute pour laquelle il encourrait au moins le blâme du Directeur.

Art. 30. — Entraînent la révocation de plein droit les condamnations pour assassinat, meurtre, vol, concussion et escroquerie, tentative d'assassinat, de meurtre, de vol et de concussion.

Art. 31. — Tout agent ou ouvrier qui compromet l'exécution du service ou qui commet une faute grave peut être immédiatement suspendu ou affecté à d'autres fonctions jusqu'à ce qu'il ait été statué définitivement sur son sort.

La suspension est prononcée par le Chef de Service d'arrondissement ou par tout autre agent supérieur assimilé. Il en est immédiatement rendu compte au Chef de Service et au Directeur.

Cette mesure entraîne, outre la suspension de tous droits à l'avancement et la suppression de tous les avantages accessoires, réduction de moitié du traitement ou salaire. Elle entraîne privation totale dudit traitement ou salaire en cas de vol ou de détournement avoué ou constaté par flagrant délit, ou d'emprisonnement.

Si le Directeur, après l'instruction, ne prononce aucune punition contre lui, l'intéressé a droit à la restitution du traitement

ou salaire retenu. Il recouvre tous ses droits à l'avancement, éventuellement avec effet rétroactif.

Est également suspendu, avec privation totale du traitement ou salaire et des indemnités accessoires tout agent ou ouvrier coupable d'abandon de poste.

CHAPITRE IV

Dispositions Générales

ART. 32. — Les propositions de notes, de gratifications et d'inscription aux différents tableaux sont faites par les chefs directs des intéressés, qui ne doivent s'inspirer en les établissant que de la valeur personnelle des agents, ouvriers et employées et des services rendus par eux.

Elles sont transmises, par la voie hiérarchique, aux Chefs de service d'arrondissement.

ART. 33. — Les propositions concernant les employées, les ouvriers et les agents des groupes VII et au-dessous de l'échelle des traitements visés dans la colonne 1 du tableau A, ci-annexé sont soumises, dans chaque arrondissement, et pour chaque service ou groupe de services, déterminé par les règlements, à l'avis d'une Commission régionale. Cette Commission, présidée par le Chef de Service d'arrondissement ou fonctionnaire assimilé, comprend des agents supérieurs désignés par le Directeur et un représentant élu du personnel. Ce dernier ne délibère que sur les propositions relatives aux agents, ouvriers et employées qu'il représente.

Pour l'examen des propositions relatives aux agents des groupes IV, V et VI, la Commission ne comprend pas de représentant du personnel.

Les agents des groupes supérieurs sont notés directement par leurs chefs.

ART. 34. — Pour les Services Centraux de l'Exploitation, de la Voie et des Bâtiments, du Matériel et de la Traction des Lignes nouvelles et pour les services rattachés à la Direction, les Commissions régionales se réunissent à Paris, sous la présidence du Chef de Service.

ART. 35. — Les propositions de notes, de gratifications et d'inscription aux tableaux sont ensuite soumises à l'avis d'une

Commission centrale de classement, qui, sous la présidence d'un Sous-Directeur, comprend les chefs de tous les services. Elle comprend également des représentants élus du personnel appelés à délibérer dans les mêmes conditions qu'aux Commissions régionales, pour l'examen des propositions visant les agents des groupes VII et au-dessous les ouvriers et les employées.

La Commission centrale de classement se subdivise en sous-Commissions.

ART. 36. — Communication sans déplacement doit être donnée trois jours à l'avance aux membres de chaque Commission, par le Président, des propositions sur lesquelles ils doivent délibérer.

ART. 37. — Les notes, gratifications et inscriptions aux tableaux sont définitivement arrêtées par le Directeur, sur le vu des propositions de la Commission de classement, appuyées de l'avis des chefs de service.

ART. 38. — Les propositions de punitions sont présentées par les chefs directs des intéressés, et, s'il y a lieu, transmises par la voie hiérarchique à l'autorité compétente pour statuer.

L'intéressé doit, dans tous les cas, avoir été mis à même de fournir ses explications par écrit.

Lorsque la gravité de la faute entraîne le renvoi de l'affaire devant le Conseil d'enquête, l'intéressé doit toujours en être avisé par écrit.

ART. 39. — Un Conseil d'enquête est appelé à donner son avis sur toutes les propositions de punitions réservées à la décision du Directeur.

Le Conseil comprend, sous la Présidence d'un Sous-Directeur, d'un Chef de service ou d'un Ingénieur en chef, des Agents supérieurs de tous les services intéressés, désignés par le Directeur et les représentants à la Commission centrale de classement des groupes ou séries auxquels appartient l'agent, l'ouvrier ou l'employée poursuivi.

Si l'agent poursuivi appartient à un des groupes qui n'élisent pas de représentants, le Conseil présidé par un Sous-Directeur, comprendra les Chefs des quatre grands services et quatre agents, de grade équivalent à celui de l'agent poursuivi, choisis par le Directeur dans l'ordre d'ancienneté de leur grade.

ART. 40. — Le Directeur statue, sans l'intervention du Conseil d'enquête, sur les propositions de punitions pour faits d'improbité ayant entraîné des condamnations pénales.

Egalement, en cas de cessation collective ou concertée de service, toutes peines disciplinaires peuvent être prononcées par le Directeur sans intervention du Conseil d'enquête.

Dans les cas visés aux deux alinéas qui précèdent les peines sont prononcées sans l'accomplissement des formalités spécifiées à l'article 38.

TITRE IV

Cessation des fonctions

ART. 41. — Tout agent, ouvrier et employée peut cesser ses fonctions au Réseau :

1° Par démission ;

2° Par mise à la retraite ;

3° Par mise à la réforme ;

4° Par radiation des cadres ;

5° Par révocation ;

6° Pour les fonctionnaires en service détaché, par remise à la disposition de leur Administration d'origine soit d'office, soit sur la demande de celle-ci.

ART. 42. — La démission n'est valable qu'à la condition d'être acceptée par le Directeur.

Peut-être considéré d'office comme démissionnaire tout agent, ouvrier et employée qui n'aura pas rejoint son poste dans le délai imparti par la décision qui l'y nomme.

Aucun agent, ouvrier ou employée qui a cessé de faire partie du personnel, par suite de mesure disciplinaire, ne peut être admis à y rentrer, même à titre auxiliaire.

Les agents, ouvriers et employées démissionnaires peuvent être admis, par décision spéciale du Directeur, à rentrer au Réseau dans un emploi de début, s'ils réunissent toutes les conditions exigées des postulants.

ART. 43. — Les agents, ouvriers et employées sont obligatoirement mis à la retraite à l'âge de 65 ans s'ils appartiennent à l'un des groupes I à VII inclusivement, et à l'âge de 62 ans s'ils appartiennent à tout autre groupe ou série.

Exceptionnellement, et à titre transitoire, si quelques agents, actuellement affiliés à la Caisse des Retraites de l'ancienne Compagnie de l'Ouest et maintenus à cette Caisse après refus d'opter pour le règlement intervenu en application de la loi du

21 juillet 1909, atteignent l'âge de 65 ou 62 ans, suivant leur grade sans réunir les conditions exigées pour avoir droit à une pension de retraite, il sera sursis à leur licenciement. Mais ils seront admis d'office à la retraite à partir du jour où ils rempliraient la condition exigée de durée d'affiliation.

Il en serait de même pour ceux des agents ou ouvriers visés au paragraphe précédent qui, actuellement mariés, ne réuniraient pas, au moment où ils atteindront la limite d'âge, la condition de durée de mariage nécessaire pour laisser droit à la reversibilité de pension.

Tout agent, ouvrier ou employée reconnu hors d'état de continuer ses fonctions peut être mis, soit d'office à la retraite dès qu'il remplit les conditions réglementaires d'âge et de durée de services, soit à la réforme.

ART. 44. — La mise à la réforme ne peut être prononcée qu'après examen de l'intéressé par une Commission de réforme composée et statuant en conformité des dispositions de la loi du 21 juillet 1909.

TITRE V

Représentation du personnel

ART. 45. — Les agents des groupes VII et au-dessous, les ouvriers et les employées ressortissant à une Commission régionale désignent à l'élection, par groupement et par catégories, tels que les définissent les ordres généraux, leurs représentants titulaires et suppléants à cette Commission.

ART. 46. — Il est élu par les représentants titulaires ou suppléants de chaque service ou groupe de services, et de chaque groupe ou série, aux Commissions régionales, un représentant titulaire et deux suppléants à la Commission de classement.

Sont seuls éligibles à ces fonctions les représentants titulaires aux Commissions régionales.

ART. 47. — Une Commission de seize délégués est instituée auprès du Directeur pour l'examen de toutes les questions relatives aux intérêts matériels et moraux du personnel, et notamment des ordres généraux intéressant la situation générale du personnel.

ART. 48. — Ces délégués sont répartis par service ou groupe de service de la manière suivante :

1° *Agents et dames employées.* — Services rattachés à la Direction : 1 délégué.

Services centraux de Paris (Exploitation, Voie, Traction, Lignes nouvelles), 1 délégué.

Services actifs de l'exploitation, 4 délégués, dont 1 pour les groupes VII à X et dames employées ; 1 pour les groupes XI et XII ; 1 pour le groupe XIII ; 1 pour le groupe XIV.

Services actifs du Matériel et de la Traction, 4 délégués, dont : 1 pour les groupes VII à IX (inclus) ; 1 pour les groupes X et XI et dames employées ; 1 pour le groupe XII ; 1 pour les groupes XIII et XIV.

Services actifs de la Voie et des Lignes nouvelles 2 délégués, dont : 1 pour les groupes VII à XI et dames employées ; 1 pour les groupes XII, XIII et XIV.

2° *Ouvriers.* — Traction et tous autres services : 2 délégués.

Ateliers : 2 délégués.

Les délégués sont élus par les représentants titulaires et suppléants de ces Services aux Commissions régionales. Il est désigné de même un suppléant pour chaque délégué, dans les conditions indiquées ci-dessus. Les représentants titulaires sont seuls, dans chaque Service, éligibles à ces fonctions.

ART. 49. — Les délégués se réunissent quatre fois par an en conférence avec le Directeur, à Paris.

En dehors de ces réunions, ils peuvent être convoqués pour l'examen des questions urgentes pour l'étude desquelles le Directeur peut ne faire appel qu'aux représentants des services directement intéressés.

Le Directeur arrête la date et l'ordre du jour de toutes les Conférences.

ART. 50. — Les fonctions de représentant du personnel à la Commission de réforme sont remplies par des délégués auprès du Directeur.

ART. 51. — Les représentants du personnel aux diverses Commissions sont élus pour trois ans et rééligibles.

ART. 52. — Les représentants suppléants ne sont appelés à siéger qu'à défaut des titulaires.

Tout représentant ou représentant suppléant qui vient à quitter le Réseau pour une cause quelconque, ou qui change de groupe, de service ou d'arrondissement, perd sa qualité de plein droit.

Au cas où les limites d'un ou de plusieurs arrondissements viendraient à être modifiées au cours d'une période triennale, le Ministre décidera s'il y a lieu de procéder à des élections nouvelles pour chacune des circonscriptions revisées.

Le représentant titulaire est remplacé par un de ses suppléants, dans l'ordre du tableau, et il n'y a lieu, par suite, à l'élection partielle que si, dans un service ou dans un groupe, le titulaire et les suppléants font défaut simultanément.

En attendant cette élection, l'ancien délégué ou représentant titulaire reste en fonctions.

ART. 53. — Les représentants sont tenus d'assister à toutes les séances des Commissions. En cas d'impossibilité, ils se font remplacer par un de leurs suppléants, dans l'ordre du tableau.

Est valable la réunion de toute Commission, malgré l'absence des représentants titulaires ou suppléants d'un ou plusieurs groupes ou services, lorsque ceux-ci ont été touchés par une convocation à eux régulièrement adressée cinq jours au moins à l'avance.

Tout membre d'une Commission doit s'abstenir de prendre part aux délibérations dans lesquelles il est personnellement intéressé.

TITRE VI

Dispositions Générales

ART. 54. — Il ne doit figurer aucune recommandation ni dans les dossiers des candidats appelés à subir des examens et concours, ni dans ceux des agents en fonctions. Toute infraction à cette règle donnera lieu, contre l'agent qui aura prescrit le classement de la pièce au dossier, à des sanctions disciplinaires, soit d'office, soit sur la plainte des intéressés, des Commissions d'examen ou des Conseils d'enquête devant lesquels la recommandation aura été produite.

Il est interdit, sous peine de sanctions disciplinaires, de répondre à des recommandations visant soit des candidats, soit des agents en fonctions.

ART. 55. — Des ordres généraux régleront les détails d'application des dispositions du présent arrêté.

TABLEAU A

Conditions de Capacité exigées des Candidats majeurs, étrangers au Réseau, pour l'admission dans le Personnel commissionné.

GROUPES	EMPLOIS	ADMISSION sans examen préalable, en qualité d'agent ou d'ouvrier commissionné	ADMISSION après examen, en qualité d'agent ou d'ouvrier commissionné	OBSERVATIONS
		Fonctionnaires des Administrations publiques ci-après désignés :		
III	Chefs de service d'arrondissement	Conseil d'Etat		Dans tous les emplois du groupe VI (inclus) au groupe XIII (inclus) et sous réserve de la proportion accordée par la loi aux anciens militaires, une proportion de nominations, qui ne peut être inférieure aux 2/3, est réservée aux agents du Réseau. Il ne peut être dérogé à cette disposition que dans le cas où l'accès des emplois étant soumis pour tous à un examen, à un concours ou à la production d'un diplôme, le nombre des candidats admissibles provenant du Réseau n'atteindrait pas la proportion qui leur est réservée.
	Ingénieurs principaux	Inspection générale des Finances		
	Ingénieurs	Administration des Ponts et Chaussées et des Mines.		
IV	Sous-Chefs de service d'arrondissement .	Administration centrale des Travaux publics	»	
		Contrôle des Chemins de fer d'intérêt général		
V	Sous-Ingénieurs	Génie maritime		
VI	Chefs de sect^on (trav.)	Enregistrement, Domaines et Timbre		
VII	Sous-Chefs de section	Contributions directes (contrôleurs et inspecteurs).		
VIII	Dessinateurs principaux	Le nombre de fonctionnaires de ces deux dernières Administrations, détachés au Réseau, ne peut excéder 3 pour chacune d'elles.		
IX	Conducteurs	Fonctionnaires de l'Administration des Ponts et Chaussées et des Mines	»	
	Chefs de district			
X	Dessinateurs	Fonctionnaires de l'Administration des Ponts et Chaussés et des Mines	Anciens militaires bénéficiant d'un droit de priorité.	
	Piqueurs	Fonctionnaires de l'Administr^on des Travaux publics.		
XI	Commis	»	Id.	
XII	Commis d'ordre.....	»	Id.	
	Visiteurs.....			
	Chauffeurs.....			
XIII	Gardiens de bureau.	»	Id.	
	Gardes-freins			
	Distributeurs			
XIV	Facteurs (2e série)...	»	Id.	
	Hommes d'équipe...			
	Poseurs			
Ouvriers Série A	Toutes professions..	»	Id.	
— B				
— C				
— D				

TABLEAU B. — Conditions d'avancement. — 1° Agents et Dames employées.

PROPORTION du choix et de l'ancienneté	DÉLAIS EXIGÉS pour obtenir un avancement : à l'ancienneté	DÉLAIS EXIGÉS pour obtenir un avancement : au choix (délai maximum)	CATÉGORIES DE TRAITEMENTS	OBSERVATIONS GÉNÉRALES
			1° *Agents commissionnés des groupes de l'échelle*	**Disposition transitoire**
Totalité au choix	»	4 ans	Pour obtenir un traitement supérieur à 6.000 fr.	Exceptionnellement, le Directeur peut, par décisions prises annuellement dans la limite des crédits prévus à cet effet, abaisser les délais ci-contre en faveur d'agents admis antérieurement au 1er janvier 1909, et sans que ces réductions puissent être accordées à des agents comptant moins de 15 ans de service et 45 ans d'âge.
	»	3 ans (1)	Pour obtenir un traitement compris entre 6.000 fr. inclus et 5.000 fr. exclus.	
1/3 au moins à l'ancienneté, le reste au choix.	4 ans	3 ans (1)	Pour obtenir un traitement compris entre 5.000 fr. inclus et 4.500 fr. exclus.	
	4 ans	2 ans 1/2	Pour obtenir un traitement compris entre 4.500 fr. inclus et 2.400 fr. exclus.	
2/3 au moins à l'ancienneté, le reste au choix.	4 ans	2 ans 1/2	Pour obtenir un traitement compris entre 2.400 fr. inclus et 1.650 fr. exclus.	
	3 ans	2 ans	Pour obtenir un traitement compris entre 1.650 fr. inclus et 1.400 fr. exclus.	
	2 ans	18 mois	Pour obtenir un traitement égal ou inférieur à 1.400 fr.	
			1° *Dames employées (I et II)*	
1/3 au moins à l'ancienneté, le reste au choix.	4 ans	2 ans 1/2	Pour obtenir un traitement supérieur à 2.400 fr.	
2/3 au moins à l'ancienneté, le reste au choix.	4 ans	2 ans 1/2	Pour obtenir un traitement compris entre 2.400 fr. inclus et 1.650 fr. exclus.	
2/3 au moins à l'ancienneté, le reste au choix.	3 ans	2 ans	Pour obtenir un traitement égal ou inférieur à 1.600 fr.	

Avancements spéciaux dits "CHEVRONS"

Les agents des groupes I à XIII et les dames employées, parvenus à la 1re classe de leur emploi peuvent obtenir, à cinq ans d'intervalle et dans la proportion ci-dessous indiquée, deux augmentations égales chacune à celle qu'ils ont obtenue pour passer de la 2e à la 1re classe de leur emploi.

Les agents du groupe XIV parvenus au traitement de 1.400 francs peuvent obtenir ces avancements exceptionnels après un délai de trois ans à l'ancienneté ou de deux ans au choix.

Le nombre maximum d'agents de chaque groupe de l'échelle pouvant bénéficier des chevrons est indiqué au tableau ci-dessous :

Effectif de chaque groupe	NOMBRE MAXIMUM D'AGENTS POUVANT RECEVOIR SOIT LE 1er, SOIT LE 2e CHEVRON
1 à 5 inclus	1 agent.
6 à 10 —	2 agents.
11 à 100 —	1 unité supplémentaire par 20 emplois ou fraction de 10.
à partir de 101	1 unité supplémentaire par 20 emplois ou fraction de 20.

(1) Peuvent bénéficier d'un avancement au minimum du délai de trois ans les agents notés au moins T. B.

TABLEAU B. — Conditions d'avancement. — 2° Ouvriers commissionnés.

Montant des augmentations du salaire horaire

Série A.....	0f 05	Série C.....	0f 01
— B (I)....	0 01	— D.....	0 02
— B (II)...	0 01		

SÉRIES D'OUVRIERS	ANCIENNETÉ ENVISAGÉE au 1er de chaque mois	OBSERVATIONS	
D	2 ans	Le délai de 2 ans pourra être réduit jusqu'à 18 mois pour les ouvriers inscrits au choix au tableau d'avancement et sans que, dans aucun cas, leur nombre puisse atteindre la moitié du nombre des ouvriers recevant une augmentation dans le délai normal de 2 ans.	A titre transitoire, les délais ci-contre peuvent être abaissés dans les conditions indiquées au tableau des agents et dames employées.
C — Ouvriers ayant un salaire inférieur ou égal à 0 fr. 51 (1).	3 ans	Le délai de 3 ans pourra être réduit jusqu'à 2 ans pour les ouvriers inscrits au choix au tableau d'avancement et sans que, dans aucun cas, leur nombre puisse atteindre la moitié du nombre des ouvriers recevant une augmentation dans le délai normal de 3 ans.	
B		Le délai de 4 ans pourra être réduit jusqu'à 2 ans 1/2 pour les ouvriers inscrits au choix au tableau d'avancement.	
A — Ouvriers ayant un salaire supérieur à 0 fr. 51 (1).	4 ans	En aucun cas, d'ailleurs, le nombre des ouvriers bénéficiant d'une réduction sur le délai normal de 4 ans ne pourra atteindre, pour les salaires égaux ou inférieurs à 0 fr. 76 (1) la moitié du nombre des ouvriers augmentés après 4 ans d'ancienneté et, pour les salaires inférieurs à 0 fr. 76 (1), un nombre égal à celui des ouvriers augmentés dans le délai de 4 ans.	

AVANCEMENTS SPÉCIAUX AUX OUVRIERS AYANT ATTEINT LE SALAIRE MAXIMUM

SÉRIES	Salaire horaire maximum	OBSERVATIONS
A.....	1f » (1)	Les ouvriers des séries A, B et C, parvenus au salaire maximum, pourront recevoir, à cinq années d'intervalle, au minimum, deux augmentations de salaire égales à celle prévue pour la série à laquelle ils appartiennent.
B..... I	0 82 (1)	
B..... II	0 78 (1)	
C.....	0 68 (1)	En ce qui concerne la série D, ces augmentations pourront être accordées dans le délai de 2 ans au choix, et de 3 ans à l'ancienneté.
D.....	0 48 (1)	Le nombre des ouvriers de chaque série pouvant être appelés à bénéficier de cette mesure sera fixé chaque année par le Directeur.

(1) Non compris, s'il y a lieu, la majoration à titre d'indemnité de résidence.

Statut du Personnel classé des Chemins de fer de l'Etat

ARTICLE PREMIER. — Le personnel classé se compose des femmes employées préposées aux billets, aux haltes, à la salubrité ou à la garde des barrières.

ARTICLE 2. — Selon les exigences du service, ces emplois sont attribués soit à des femmes d'agents ou d'ouvriers en activité de service, soit à des veuves d'agents ou ouvriers et à des femmes d'agents ou ouvriers retraités ou réformés, soit, exceptionnellement, à des filles d'agents et ouvriers, sœurs aînées d'orphelins en bas âge.

ARTICLE 3. — Le personnel classé est rémunéré par des indemnités annuelles variables, déterminées d'après l'importance même des postes occupés.

ARTICLE 4. — Pour tout ce qui concerne les conditions d'aptitude physique, notes de fin d'année, gratifications, punitions, congés et maintien de solde ou partie de solde en cas de maladie ou blessure, mise en disponibilité, le personnel classé est assujetti aux mêmes règles que le personnel commissionné.

ARTICLE 5. — Les employées classées dont la situation est dépendante de celle de leur mari sont déplacées dans un délai aussi court que possible lorsque le mari est changé de résidence. Elles n'ont droit à aucune indemnité si la nouvelle situation du mari ne comporte pas d'emploi pour elles ou comporte un emploi moins rétribué que celui dont elles étaient chargées précédemment.

La cessation de service de leur mari, pour quelque cause que ce soit, entraîne d'office leur propre cessation de service sans aucune indemnité, mais cette mesure n'empêche pas leur réadmission éventuelle.

Inversement, l'employée classée dont la situation au Réseau

est dépendante de celle de son mari peut être exceptionnellement maintenue en service après l'âge de 62 ans si son mari n'a pas lui-même encore atteint cette limite d'âge.

Article 6. — Il ne doit figurer aucune recommandation ni dans les dossiers des candidats appelés à subir des examens et concours, ni dans ceux des agents en fonctions. Toute infraction à cette règle donnera lieu contre l'agent qui aura prescrit le classement de la pièce au dossier à des sanctions disciplinaires, soit d'office, soit sur la plainte des intéressés, des Commissions d'examen ou des Conseils d'enquête devant lesquels la recommandation aura été produite.

Il est interdit, sous peine de sanctions disciplinaires, de répondre à des recommandations visant soit des candidats, soit des agents en fonctions.

Article 7. — Des ordres généraux règleront les détails d'application des dispositions du présent arrêté.

Vu :

Le Président de la Thèse,

G. GIDEL.

Vu :

Le Doyen,

G. de CAQUERAY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur,

GÉRARD-VARET.

Table des Matières

Pages

BIBLIOGRAPHIE 5
INTRODUCTION..... 11

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

Groupements professionnels des agents de chemins de fer. — Situation matérielle des cheminots. — Les grèves antérieures à celle d'octobre 1910 23

Section I. — Les groupements professionnels des agents de chemins de fer 24
A) Société fraternelle des mécaniciens français.... 24
B) Syndicat professionnel des employés de chemins de fer..... 24
C) Fédération générale française professionnelle des mécaniciens, chauffeurs, électriciens des chemins de fer et de l'industrie..... 25
D) Syndicat national des travailleurs des chemins de fer de France et des Colonies..... 26
E) Union syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français 27
Section II. — La situation matérielle des cheminots.. 28
Section III. — Grèves antérieures à 1910 34
A) Grèves de 1848..... 34
B) Agitation de 1870-1871..... 35
C) Grève de 1891..... 36
D) Grève de 1898..... 37
E) Grève d'Alger, novembre 1898..... 41
F) Grève de Corse, juillet 1901..... 42

Pages

CHAPITRE I

La grève des cheminots d'octobre 1910 45

Section I. — Avant la grève 45

Section II. — Déclaration de la grève. — Son extension. — Les premières mesures du Gouvernement et des Compagnies 53

Section III. — La mobilisation 71

Section IV. — La fin de la grève 80

Section V. — Conséquences et caractère révolutionnaire de la grève 93

CHAPITRE II

Les débats à la Chambre 97

Section I. — Interpellations sur la grève elle-même ... 97

A) Séance du 25 octobre 97

B) Séance du 27 octobre 103

C) Séance du 28 octobre 110

D) Séance du 29 octobre 114

E) Le vote de confiance 121

Section II. — Interpellations sur la réintégration des révoqués 124

A) Ministère Briand 124

B) Ministère Monis 130

C) Ministère Caillaux 136

D) Ministère Barthou 142

CHAPITRE III

La légalité des mesures prises au cours de la grève et la législation applicable aux employés de chemins de fer. 145

Section I. — La révocation 145

Section II. — Le droit pénal. Les poursuites judiciaires 151

A) Application de la loi sur la police des chemins de fer 151

Pages

B) Application des textes du Code pénal..... 153
a) Art. 430 et suivants. Délits des fournisseurs..... 153
b) Coalitions de fonctionnaires..... 155
c) Art. 440 et suivants..... 158
C) Délits de presse..... 158

Section III. — La situation militaire des agents de chemins de fer..... 160
A) Le temps de guerre..... 160
B) Le temps de paix..... 164
a) Les convocations militaires et ce qu'il faut en penser pour l'avenir..... 164
b) Les réquisitions..... 173

CHAPITRE IV

L'arbitrage et les projets Briand..... 175

Section I. — Propositions d'arbitrage ayant précédé les projets Briand..... 175
a) Projet Millerand..... 176
b) Projet Buisson et Steeg..... 177
c) Projet Desplas et Chautard..... 178
d) Proposition Colliard..... 178
e) Projet Reinach..... 179

Section II. — Projets Briand..... 180
a) Projet contre le sabotage..... 181
b) Projet sur la sécurité des trains..... 181
c) Projet sur la conciliation et l'arbitrage pour le personnel des chemins de fer..... 182

CHAPITRE V

La notion et le but du service public. — Ce qu'il faut entendre par fonctionnaire. — Incompatibilité de la grève et du service public. — Son interdiction..... 191

CHAPITRE VI

Pages

Rapports des fonctionnaires avec le droit syndical et le droit d'association. — La thèse syndicaliste et ce qu'il faut en penser. — La solution qui nous paraît souhaitable pour l'avenir 211

CHAPITRE VII

Du statut des fonctionnaires en général et le statut des agents des chemins de fer de l'Etat..... 237

APPENDICE

I. — Projet Briand sur le réglement pacifique des différends collectifs, relatifs aux intérêts professionnels des agents de chemins de fer..... 245

II. — Statut du personnel des chemins de fer de l'Etat.. 251

Nantes — Imp. A. DUGAS, 5, quai Cassard